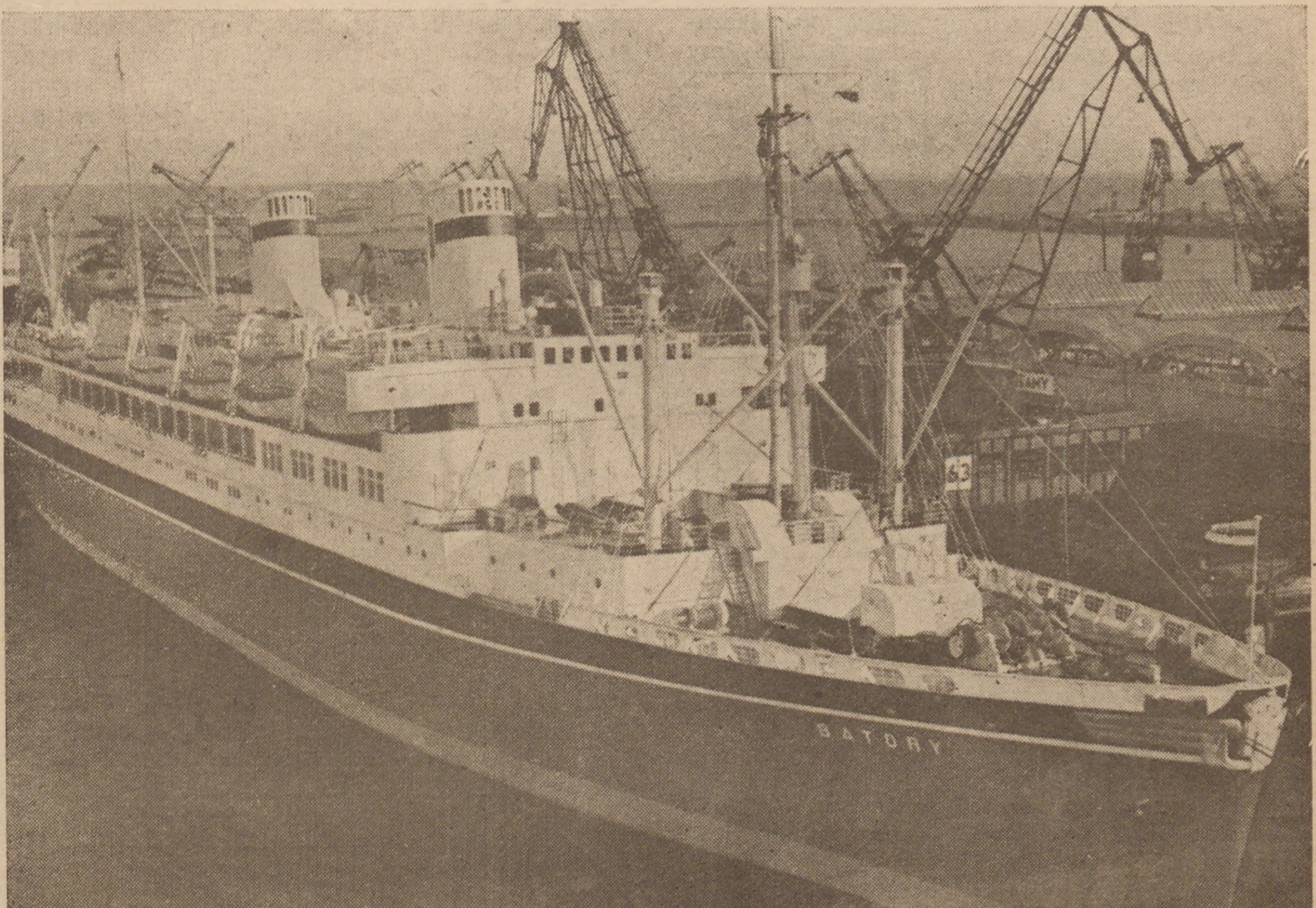
Cena 12 zł.

ŻEGLARZ

MIESIĘCZNIK DLA MŁODZIEŻY POŚWIĘCONY PRACY NA MORZU



m/s „BATORY"

Rok II KWIECIEŃ 1947 Nr 4(10)

Z okazji Świąt Wielkanocy serdeczne życzenia wszystkim Czytelnikom i Sympatykom „Żeglarza"

Składają

REDAKCJA i ADMINISTRACJA

Andrzej Szczepaniak **I nagroda w II konkursie „Żeglarza"**

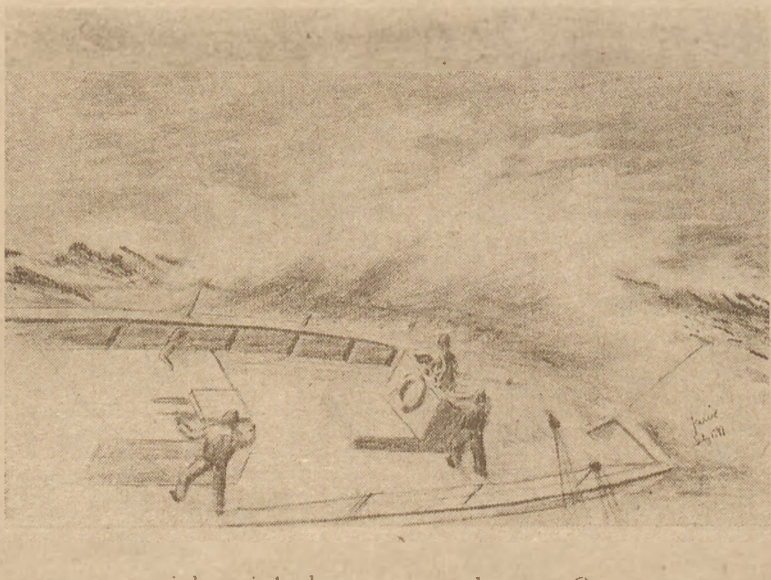
SZTORM

Godzina 9 wieczorem. Za oknami szaleje morze. Siła wiatru dochodzi do 8 według skali Beauforta. W sypialni internatu Szkoły Jungów słychać szepty. Przed piętnastoma minutami ogłoszono ciszę nocną, ale przyszli marynarze i zdobywcy mórz nie śpią.

Uczniowie łączą się w grupki, po sąsiedzku szepczą i dzielą się wrażeniami z przeżytych przygód.

— Och! Gdybyś wiedział, jakie przytłaczające wrażenie zrobiło na mnie morze, kiedyśmy płynęli wtedy w sztormie, zdając się tylko na wolę Bożą!

Koledzy gorączkują się i opowiadają swoje przeżycia.



Jeden tylko leży i słucha. Umysł jego pracuje gorączkowo. Przed oczyma przesuwają się obrazy. Wyimaginowane. Fantastyczne. Wreszcie fantazja bierze górę nad realizmem i wymarzona przygoda sama ciśnie się na usta. Obawia się jeszcze drwin i śmiechów, ale nastrój wywołany szumem wichru i łoskotem fal rozbijających się o pobliskie falochrony dodaje mu odwagi. Zaczyna.

— Chciałbym pływać na szkunerze żaglowym. Wiem, że może to się wam wydać dziwnym. Pomyślicie — dlaczego? Jest przecież wiele innych statków, dużych, wygodnych. O; nie! Mylicie się bardzo twierdząc, że statek duży, wygodny jest lepszy od szkunera. Ja chciałbym pływać na szkunerze, aby przeżyć przygodę. Krócej mówiąc — sztorm. Jedenastkę. Widzieć na widnokręgu symptomy zbliżającej się burzy. Czuć ją. Bliżej... bliżej... Być przywiązanym do koła sterowego i zalewanym przez fale. Co chwila — fale... powietrze... woda... niebo. Znów fale. Patrzeć jak maszty zakreślają łuki na niebie i jak wicher targa płótna żagli... Sztorm.

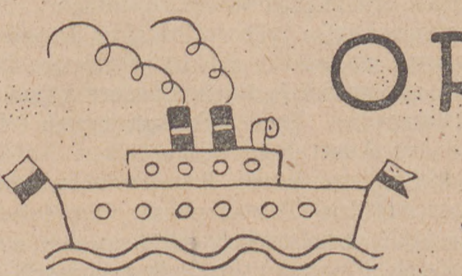
Walka z żywiołem. Nie dać się pokonać chorobie morskiej, ani fali, ani wiatrowi. Zwyciężyć. Pokonać dumny, straszny i wspaniały żywioł.

Patrzeć jak szkuner zanurza się w spienione odmęty i wychyla się znów zwycięzcą.

W dół... w fale... w bezdenną głębinę... i znów w górę wyżej i wyżej, by nagle... runąć w dół. I czekać z utęsknieniem promyka słonecznego i łaknąć lądu, słodkiej wody i przeklinać dolę marynarza. Czepiać się want, wybierać liny i patrzeć, patrzeć, nasycać się widokiem tej walki, jaką toczy ocean ze statkiem. Widzieć kapitana, który zawsze spokojny oblicza, myśli, rachuje, mierzy i znów oblicza. „Bracie! Jedną mamy teraz myśl wspólną — życie! To nic, że ty odpowiadasz przed Najwyższym za życie załogi, a przed kupcem za ładunek. Bóg widzi Twój wysiłek i przebaczy. Ocean nas przyjmie. Nie rozdzieli nas. Ciebie, jako kapitana, mnie, jako majtka. Gdy taką będzie jego wola, pójdziemy razem. Ciałem i duszą. Ciałem w morskie odmęty, a duszą w krainę przeznaczenia".

Na usta cisną się słowa. Dużo słów. Człowiek w obliczu śmierci chciałby wszystko z siebie wyrzucić. Pogrzebać przeszłość i czystym stanąć przed obliczem Stwórcy. Słona woda zalewa twarz. Nie sposób myśleć o rzeczach błahych. Sztorm. Słowo krótkie, a jak dużo treści zawierające. Sztorm słabnie. Ile otuchy muszą wlać te słowa w serca marynarzy. Jakie uczucia w nich obudzić. Dziękczynienie. Duma musi rozpierać piersi, kiedy fale pokorne jak baran-

(dokończenie na str. 77.)



O RODZAJACH STATKÓW

Będąc małym chłopcem — bardzo lubiłem rysować statki. Gdy teraz sięgnę myślą wstecz — widzę przed oczyma owe pudła wysokie, z grubymi, dymiącymi strasznie kominami, z masztami uwieńczonymi bezlikiem flag ogromnych, zwieszających się z wdziękiem świeżo wypranej bielizny, widzę te okienka kajut jajkowate i wielkie, nawiewniki monstrualne i falę oceaniczną w rzewne ułożoną ząbki. Fantastyczne to były bohomazy, ale podówczas wszystkie owe statki przedziwnie piękne mi się wydawały i takie właśnie, jak potrzeba. Parę armat z gracją przydanych zamieniało je z łatwością w groźne okręty wojenne — jednak zasadniczo statki były dla mnie jednopostaciowe — wszystkie mniej więcej takie same! Z jednakową ochotą służyły do każdego wyznaczonego celu — czy to była podróż odkrywcza, przewóz ludzi lub towaru, korsarstwo, czy wyprawa wojenna. Choć wielkie nieraz wymagania im stawiałem — zaspakajały całkowicie potrzeby mojej fantazji. Oj, proste to były czasy i nieskomplikowane!

Westchnąłem tak smutno dlatego, iż tym razem mam pisać o rodzajach statków — a jest ich taki bezlik, że bezradna myśl moja z miejsca uciekła w owe minione, dziecinne lata. Wtedy statek był tylko statkiem — i już! Służył do pływania. I właściwie chętniej i częściej nazywałem go nie statkiem a okrętem, bo to ładniej brzmiało.

O różnicy jaka istnieje między statkiem a okrętem dowiedziałem się dopiero później. W każdym razie teraz wiem i wszystkim to radzę zapamiętać — że okręt może być tylko wojenny, wszystkie inne jednostki pasażerskie, towarowe, rybackie, czy sportowe — to są zawsze statki. To by było pierwsze — co należałoby zapamiętać.

A teraz proszę zobaczyć, jak rzeczywistość odbiega od tego, co się każdemu na początku poznawania spraw morskich wydaje: że „statki są jednakowe i każdy z nich służy do wszystkiego". O, po trzykroć nie !!!

Można podzielić wszystkie statki według ich napędu. A więc na parowce z maszyną tłokową, parowce turbinowe, motorowce, statki o napędzie turbo- lub motorowo-elektrycznym oraz żaglowce. Te ostatnie, będące zresztą jedynie „ostatnimi mohikanami" ubiegłej epoki, zaopatrzone są zwykle w spalinowe motory pomocnicze. Bywają też motorowce z pomocniczym ożaglowaniem. Ale to już finezja. Taka klasyfikacja jest prosta — jednak nie wyczerpuje ani części zagadnienia. Istotniejszy dla nas jest inny podział: wszystkie, mianowicie, pływające po słonych wodach jednostki ująć można w sześć zasadniczych grup:

I — FLOTA WOJENNA
II — FLOTA HANDLOWA
III — FLOTA RYBACKA
IV — FLOTA WIELORYBNICZA
V — FLOTA POMOCNICZA
VI — FLOTA SPORTOWA

Pomińmy rozważania na temat składu flot wojennych. Jest to domena przyjaznego nam pisma „Marynarz Polski". Omówmy zato obszernie pozostałe pięć grup.

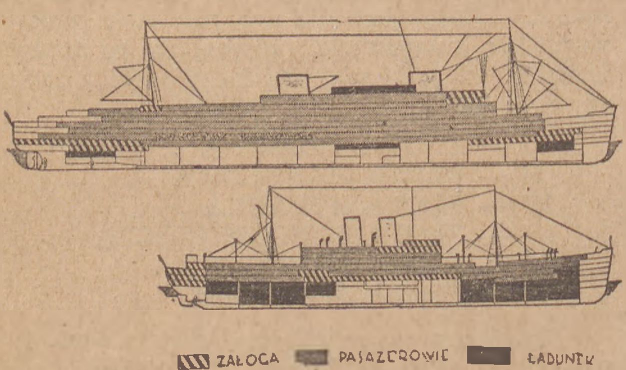
Najliczniejsza i najbardziej skomplikowana to grupa druga z kolei—**FLOTA HANDLOWA**. Obejmuje ona wszystkie te statki, które dla celów zarobkowych trudnią się przewozem towarów i pasażerów. Wynika z tego, że zaliczyć tu należy znakomitą większość całego tonażu światowego.

Wszystkie zaliczone do tej grupy jednostki podzielić by można z grubsza pod względem zasięgu na statki oceaniczne, pełnomorskie i przybrzeżne czyli kabotażowe. Bowiem choć np. mały nawet zupełnie statek morski może być wyjątkowo użyty w żegludze oceanicznej — to jednak w praktyce, statki poniżej pewnej wielkości, na szlakach oceanicznych nie opłacają się w eksploatacji i dlatego, choć niezbyt ścisły — podział taki istnieje. Jasnym jest, że względy bezpieczeństwa i zasięg, też znaczną odgrywają rolę. O podziale tym pamiętać będziemy przy omawianiu poszczególnych rodzajów statków, których jest więcej niż to można nawet przypuszczać. Przystąpmy zatem do ich wyliczania:

Statki pasażerskie. Statków czysto pasażerskich jest na świecie niewiele. Prócz przestrzeni zajętych przez maszyny, zbiorniki, urzą-

dzenia nawigacyjne i pomieszczenia załogi — cała ich reszta to mniej lub więcej obszerny hotel, pełen zbytkownych nieraz urządzeń, przeznaczonych dla wygody i rozrywki pasażerów. Pomieszczeń na ładunek, poza niewielkimi, służącymi do przechowywania bagażu, aut i przesyłek pocztowych — nie posiadają. Do takich statków należą w pierwszym rzędzie ogromne, luksusowe transatlantyki — pływające na trasie Stany Zj. — Europa. Tonaż ich dochodzi do 85.000 BRT („Queen Elizabeth" — największy statek świata), szybkość do 31 węzłów (około 60 km/godz.) a ilość miejsc pasażerskich przekracza 2.000. Do czystych „pasażerów" zaliczyć trzeba także pełnomorskie statki utrzymujące komunikację na równie ruchliwych choć znacznie krótszych odcinkach (np. na kanale La Manche) oraz niektóre statki kursujące w ramach wielkiego lub małego kabotażu (np. przed wojną polskie statki „Gdynia", „Gdańsk", „Jadwiga", „Wanda").

Statki pasażersko - towarowe. Jest ich znacznie więcej niż statków wyłącznie pasażerskich. Od tych ostatnich różnią się przez posiadanie ładowni, przeznaczonych do przewozu drobnicy. Transoceaniczne statki tego rodzaju niezbyt wiele ustępują w wielkości i ilości miejsc pasażerskich—luksusowym olbrzymom. Są od nich jedynie znacznie wolniejsze. Przykład takiego statku to choćby polski transatlantyk m/s „Batory", którego zdjęcie znajduje się na okładce. Główne jego dane są następujące — tonaż 14.287 BRT oraz 5.560 TDW, szybkość 18 węzłów, długość 152 m., 832 miejsca pasażerskie. Drugi nasz statek tego typu to m/s „Sobieski" (11.030 BRT, 17 węzłów, 994 miejsca pasażerskie). Prócz statków pasażersko - towarowych o zasięgu oceanicznym, spotyka się bardzo dużo tego rodzaju jednostek na szlakach krótszych — pełnomorskich i przybrzeżnych.



Porównanie wnętrz statku pasażerskiego oraz pasażersko-towarowego

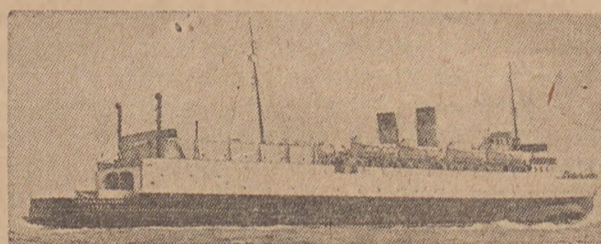


M/s „Sobieski"

Jest rzeczą ciekawą, iż prawie każdy statek pasażerski czy pasażersko - towarowy, nadaje się do obsługi tego tylko szlaku, na który został zbudowany, np. statki z linii północnoatlantyckich nie odpowiadają wymaganiom handlowym i technicznym linii obsługujących Daleki Wschód czy Australię i odwrotnie.

Statki wycieczkowe. Zwykle w sezonie letnim poszczególne Towarzystwa Okrętowe wycofują z linii regularnych część swoich statków pasażerskich i pasażersko - towarowych, przeznaczając je do odbywania rejsów wycieczkowych (np. przed wojną „Batory" i „Piłsudski"). Dlatego też statków budowanych tylko w tym celu jest na świecie mało. Stosunkowo dużo posiadali ich przed wojną Niemcy, którzy zorganizowali szeroko rozwiniętą akcję wczasów letnich na morzu i dla jej przeprowadzenia dysponowali kilkoma dużymi statkami specjalnie do rejsów wycieczkowych skonstruowanymi (np. „Robert Ley" 27.288 BRT).

Promy kolejowe. Stanowią one osobną grupę wśród statków pasażerskich. Jednostki te transportują na swych zaopatrzonych w szyny pokładach wagony osobowe wraz z pasażerami, którzy podróż lądowo - morską odbywać mogą w ten sposób bez przesiadania i związanych z tym kłopotów. Promy kolejowe kursują na szlakach wyjątkowo ożywionych i ważnych, a przy tym krótkich np. na kanale La Manche, między Polską a Szwecją itd.



Prom kolejowy na kanale La Manche

Statki do przewozu drobnicy. Jednostki te są do pewnego stopnia odwróceniem statków pasażersko - towarowych. O ile u tych drugich główny nacisk jest kładziony na przewóz pasażerów, przez co ich część hotelowa jest rozbudowana znacznie bardziej niż ładownie — o tyle w pierwszych pomieszczenia na drobnicę zajmują prawie cały statek, a kabin pasażerskich jest tylko kilka lub kilkanaście i to nie zawsze. Ładownie drobnicowca są poprzedzielane międzypokładami, co umożliwia przewożenie towarów nawet bardzo zróżnicowanych. Własne ich urządzenia przeładunkowe składają się nie tylko z licznych bomów ładunkowych, ale nieraz także i ze specjalnych dźwigów pokładowych. Statki drobnicowe posiadają szybkość, przekraczającą zwykle 10 mil morskich na godzinę. Zależnie od wielkości i zasięgu dzielą się na oceaniczne, pełnomorskie i przybrzeżne. Je-

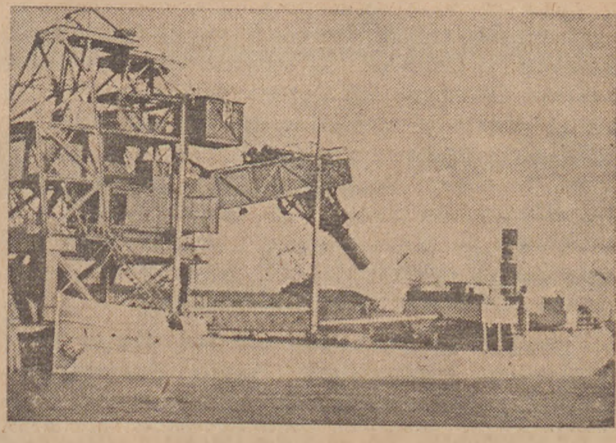
sli chodzi o rodzaj żeglugi jaką uprawiają, to w większości tak jak i statki pasażerskie kursują na liniach regularnych, ściśle wg. z góry określonego rozkładu jazdy. Niemniej spotyka się również drobnicowce w żegludze trampowej. Ostatnio po wojnie zarówno na oceanicznych liniach regularnych, jak i w oceanicznym trampingu używa się bardzo często wielkich drobnicowców seryjnej, wojennej konstrukcji, budowanych podczas ostatniej wojny dosłownie tysiącami, głównie w Stanach Zjednoczonych. Jednostki te o tonażu ok. 10.000 TDW należą do kilkunastu standartowych typów (bardziej znane: „Liberty", „Victory", C1, C2 itd.). Polska posiada obecnie pięć tego rodzaju statków, obsługujących naszą nieregularną żeglugę oceaniczną („Bałtyk", „Białystok", „Borysław", „Tobruk", „Narvik"). Są to po „Sobieskim" i „Batorym" największe nasze statki (tonaż ich waha się od 6.000 do 7.000 BRT). Poza tym posiadamy dość dużo drobnicowców skonstruowanych specjalnie do obsługi linii regularnych np. m/s „Morska Wola" i m/s „Stalowa Wola" (ponad 3.000 BRT każdy), utrzymujące stałą komunikację między portami polskimi, a Ameryką Południową, dalej — motorowce „Lewant" i „Lechistan" (po 1.900 BRT), pływające na Bliski Wschód, parowce „Lublin" (1.400 BRT) i „Lech" (1.500 BRT), zbudowane specjalnie dla obsługi linii do Wielkiej Brytanii itd. Prawie wszystkie wymienione statki zaopatrzone są w specjalne komory chłodnicze umożliwiające przewóz łatwopsujących się artykułów (żywność) oraz posiadają kabiny pasażerskie.

Statki - chłodnie. Specjalną odmianą drobnicowców są statki - chłodnie posiadające ładownie całkowicie zaopatrzone w urządzenia chłodnicze i zamrażające. Poszczególne komory mogą mieć regulowaną temperaturę zależnie od potrzeb. Ładunkiem takich statków są najczęściej łatwopsujące się artykuły żywnościowe, takie jak jaja, masło, drób, mięso, owoce itd. Liczne jednostki tego rodzaju kursują na szlaku Ameryka Południowa — Europa, przewożąc z Argentyny mięso (głównie do Anglii). Wiele jest także statków - chłodni przystosowanych wyłącznie do transportu owoców południowych. Statki owocowe — są to przeważnie średniej wielkości szybkie motorowce, posiadające często kabiny dla przygodnych pasażerów. Odznaczają się zgrabną, białą sylwetką.

Statki do przewożenia lokomotyw. Wydaje się to śmieszne, ale transportowane morzem lokomotywy zaliczamy do drobnicy. Dlatego też statki przystosowane do przewozu lokomotyw należy traktować jako swego rodzaju drobnicowce. Jest ich na świecie niewiele, przeważnie w posiadaniu Norwegów. Jednostki te posiadają masywne bomy ładunkowe, zdolne do przeładunku wielkich nawet parowozów, ładownie ich o specjalnym kształcie mają obszerne luki i zaopatrzone są w szyny oraz urządzenia do umocowywania ładunku. Część ładunku umieścić można również i na pokładzie.

Statki do ładunków masowych. Jednostki te obsługują z reguły żeglugę nieregularną, trampową, polegającą na przewozie ładunku sporadycznie, zależnie od potrzeby. Różnica pomiędzy tym typem statków a drobnicowcami polega na tańszej ich budowie, a więc na słabszych maszynach, a przez to na mniejszej szybkości (poniżej 10 węzłów), na braku kabin pasażerskich, na większej prostocie urządzeń przeładunkowych oraz pozbawionych międzypokładów ładowniach. Jednostki te są tanie również i w eksploatacji, a ładunki jakie przewożą to zazwyczaj całookrętowe partie towarów masowych takich jak węgiel, ruda, zboże, drzewo, minerały itp.

I w tej grupie statków również zaznacza się wyraźny podział na jednostki oceaniczne o zasięgu międzykontynentalnym, pełnomorskie i przybrzeżne.



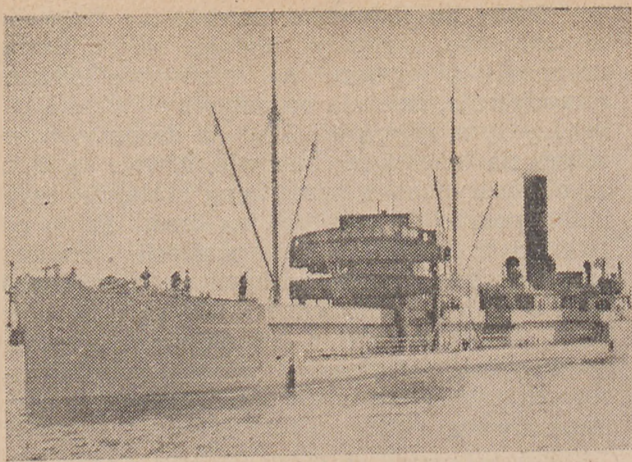
Przybrzeżny parowczyk do przewozu ładunków masowych

Przedstawicielami polskich statków tego typu są jednostki z serii „Kraków" (ok. 2.000 BRT, 9 węzłów) oraz kilka innych (największy z nich to „Wisła" — 3.108 BRT), zatrudnione przeważnie w eksporcie polskiego węgla i przywozie szwedzkiej rudy.

Tutaj też zaliczyć trzeba większość z pływających jeszcze po świecie żaglowców. Zaledwie kilka jest jeszcze wielkich, oceanicznych trampów żaglowych, wożących do Europy australijską pszenicę, stosunkowo wiele jest natomiast niedużych żaglowców ok. 300 BRT, zaopatrzonych zwykle w motory pomocnicze i kursujących to tu, to tam w obrębie jednego lub kilku mórz. Np. na Bałtyku znane są trzymasztowe, skandynawskie szkunery.

Warto jest sobie zdać sprawę, iż w razie potrzeby statki do przewozu towarów masowych można zatrudnić przy transporcie drobnicy i na odwrót. Zazwyczaj jednak nie czyni się tego ze względów w pierwszym rzędzie handlowo - kalkulacyjnych.

Część statków przewożących ładunki masowe została w ramach daleko posuniętej specjalizacji przystosowana do przewozu jednego lub kilku rodzajów towaru — rekompensując

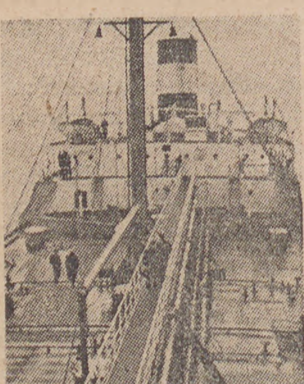


Samotrymowny parowiec do przewozu rudy i węgla

ograniczone możliwości sprawniejszym transportem i przeładunkiem. I tak spotykamy:

Węglowce i rudowce. Są to statki przystosowane do przewożenia jedynie tych dwóch towarów. Obszerne ich i proste ładownie budowane są często w specjalny sposób zapewniający im s a m o t r y m o w n o ś ć. Polega ona na tym, że dzięki konstrukcji wnętrza — chwytak dźwigu ma dostęp do całego ładunku, co wyklucza potrzebę pomocy t. zw. trymerów — robotników podsypujących towar z kątów ładowni pod otwór luku.

Statki do przewozu drzewa. Kraje uprawiające na wielką skalę handel drzewem posiadają specjalne statki do jego przewozu. Z powodu dużej objętości drzewa, przy jego nieznacznej stosunkowo wadze — statki te przewożą je nie tylko w przestronnych ładowniach, do których prowadzą obszerne luki, ale także i na pokładzie. W tym celu maszty i nawiewniki są przesunięte zupełnie na dziób i rufę, względnie znajdują się tuż przy nadbudówce środkowej. Z polskich statków do przewozu drzewa przystosowane są „Lida" i „Hel".



Tankowiec
Widok na pokład

T a n k o w c e. Są to statki - cysterny do przewożenia całookrętowych partii ładunków płynnych, a więc ropy, benzyny, olejów, itp. Charakter i ilość przewożonych produktów pozwala traktować je jako odmianę statków zatrudnionych w transporcie towarów masowych. Sposób uprawiania żeglugi kwalifikuje je zazwyczaj jako trampy. Wnętrze tankowca zamiast ładowni posiada szereg dobrze wentylowanych zbiorników, łatwych do opróżniania czy napełniania przy pomocy systemu własnych silnych pomp. Tankowce będące zazwyczaj motorowcami, mają silniki umieszczone przeważnie na rufie, mostek natomiast — w połowie długości kadłuba. Nadaje im to charakterystyczną sylwetkę.

*

Statki wchodzące w skład floty handlowej, zostały z grubsza omówione. Zastrzegam, że z grubsza — bo temat jest tak obszerny, iż nie wyczerpałby go i w wielkim, parotomowym dziele. Ale czas już zająć się innymi grupami — o wiele mniej zresztą skomplikowanymi. I tak omówmy teraz z kolei **FLOTĘ RYBACKĄ.**

Rybołówstwo dzieli się pod względem zasięgu na p r z y b r z e ż n e, d a l s z e i d a l e k o m o r s k i e. Tak jest przynajmniej u nas.

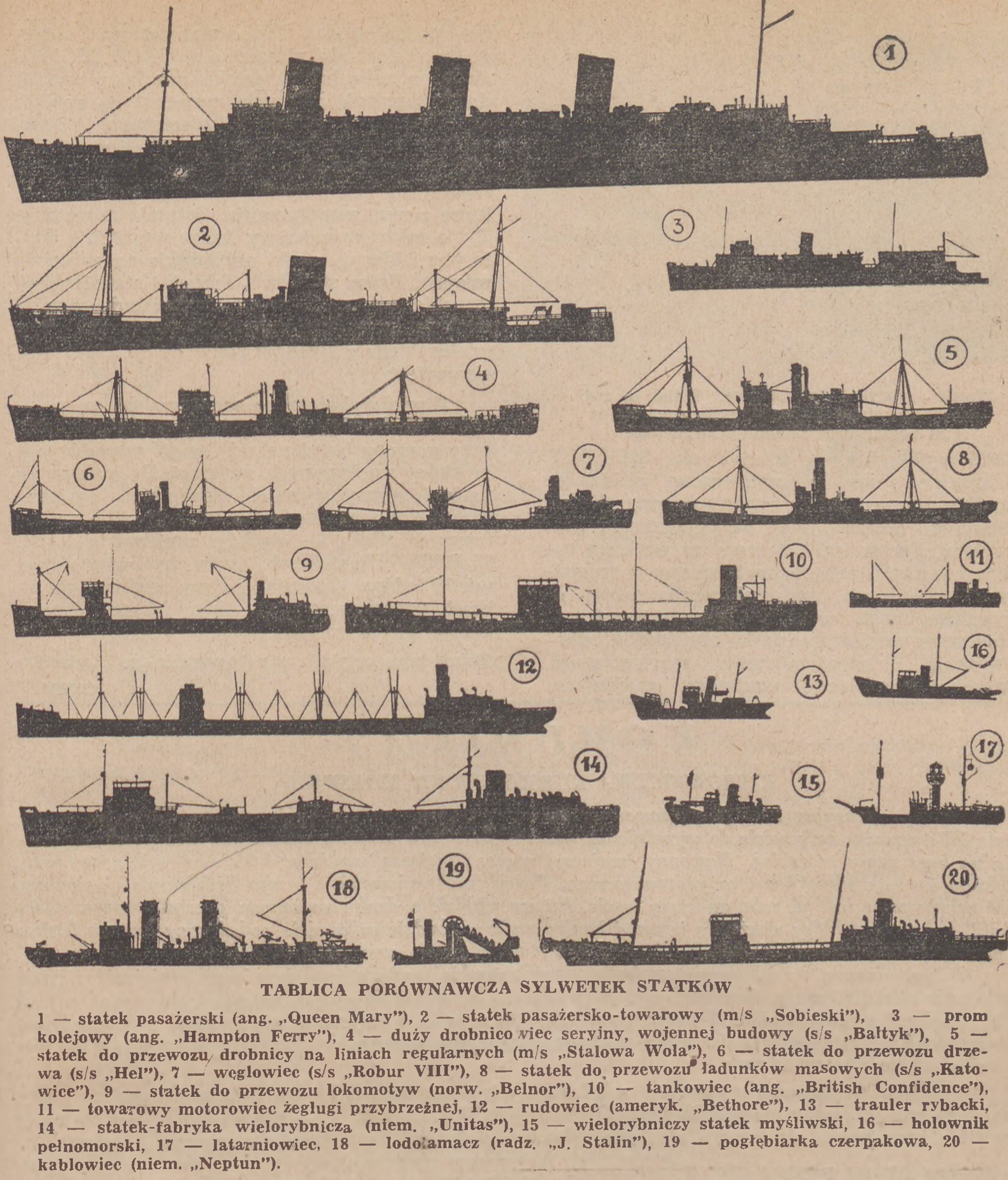
Rybołówstwem przybrzeżnym zajmują się niewielkie **łodzie wiosłowe, wiosłowo - żaglowe, żaglowe, motorowe** i t. zw. **półkutry**. Długość ich waha się od 4 do 10 metrów. Załoga wynosi 2 — 3 ludzi. Przeciętny połów łodzi rybackiej wynosi u naszych wybrzeży 200 — 500 kg. ryby.

Rybołówstwo dalsze (w naszych warunkach np. na obszarze Bałtyku) uprawiane jest przez **kutry** 12—19 metrowe, o silnikach 60—120 konnych, z załogą złożoną z conajmniej 3 ludzi. Ich przeciętne połowy są dość znaczne i wahają się od 2 do 5 ton.

Kuter jest to niewielki, budowany zwykle z drzewa, motorowy statek rybacki z pomocniczym ożaglowaniem. Łowi on ryby, w przeciwieństwie do łodzi rybackich, przy pomocy włóka, sieci - worka ciągniętej ponad dnem morza.

W rybołówstwie dalekomorskim występują przeważnie dwa zasadnicze rodzaje statków rybackich: **traulery** oraz **lugry** (inaczej dryftery). Traulery są największymi i najsilniejszymi reprezentantami rybackich flotylli. Ich długość wynosi od 35 do 60 i więcej metrów, tonaż od 200 do 600 BRT. Zaopatrzone są zwykle w maszynę parową, lub silnik spalinowy od 350 do 850 KM. Załoga wynosi 12 — 20 osób. Traulery poławiają ryby podobnie jak kutry przy pomocy sieci ciągnionej — jednak używany przez nie trał jest bez porównania większy. Przeciętnie, z każdego połowu trauler przywozi 50 do 100 ton świeżej ryby. Ale jego obszerne ładownie mogą pomieścić nieraz i 150 ton. Trauler poławia ryby przez cały rok — w przeciwieństwie do lugra, który łowi tylko śledzie i dlatego czynny jest jedynie w sezonie.

Luger jest nieco mniejszy od traulera gdyż długość jego nie przekracza zwykle 40 m. a tonaż 300 BRT. Maszyny jego są znacznie słabsze (100 — 400 KM), ponieważ stosowany przez lugry, sposób łowienia nie wymaga silnych motorów, tak jak u traulerów, które ciągną ciężki trał. Luger pracuje tylko przy pomocy pławnic — ogromnych sieci zastawianych na kształt firanek tuż pod powierzchnią morza, w które łapią się ławice śledzi, wypływających w no-



TABLICA PORÓWNAWCZA SYLWETEK STATKÓW

1 — statek pasażerski (ang. „Queen Mary"), 2 — statek pasażersko-towarowy (m/s „Sobieski"), 3 — prom kolejowy (ang. „Hampton Ferry"), 4 — duży drobnicowiec seryjny, wojennej budowy (s/s „Bałtyk"), 5 — statek do przewozu drobnicy na liniach regularnych (m/s „Stalowa Wola"), 6 — statek do przewozu drzewa (s/s „Hel"), 7 — węglowiec (s/s „Robur VIII"), 8 — statek do przewozu ładunków masowych (s/s „Katowice"), 9 — statek do przewozu lokomotyw (norw. „Belnor"), 10 — tankowiec (ang. „British Confidence"), 11 — towarowy motorowiec żeglugi przybrzeżnej, 12 — rudowiec (ameryk. „Bethore"), 13 — trauler rybacki, 14 — statek-fabryka wielorybnicza (niem. „Unitas"), 15 — wielorybniczy statek myśliwski, 16 — holownik pełnomorski, 17 — latarniowiec, 18 — lodołamacz (radz. „J. Stalin"), 19 — pogłębiarka czerpakowa, 20 — kablowiec (niem. „Neptun").

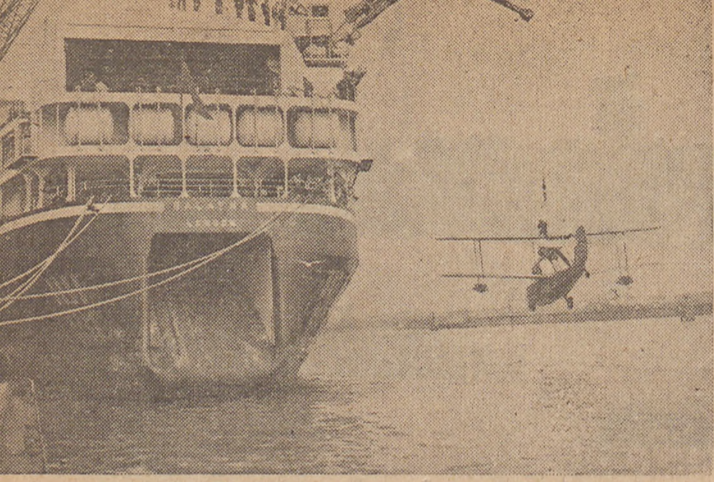
cy na niewielkie głębokości. Złowione śledzie luger, w przeciwieństwie do traulera, soli na pokładzie, pakuje do beczek i w tym dopiero stanie, po zapełnieniu wszystkich posiadanych beczek, dostarcza na ląd.

Istnieją również statki t. zw. **lugro - traulery**, które łączą w sobie cechy obydwóch powyższych jednostek — pracując w sezonie śledziowym pławnicami i soląc śledzie tak jak lugry, a przez resztę miesięcy poławiając rybę białą — włókami, na wzór traulerów.

W każdym prawie kraju morskim, na skutek odmiennych warunków lokalnych, wytworzył się cały szereg innych jeszcze typów i rodzajów statków rybackich. Opowiadać o nich byłoby znacznym przekroczeniem ram niniejszego artykułu. Poprzestańmy na wyżej wymienionych, dla nas najważniejszych, rodzajach.

*

FLOTA WIELORYBNICZA. Połów wielorybów ma w sobie wiele cech wspólnych z rybołówstwem. Jest to jednak nie tyle połów, co raczej myśliwstwo. Do bezpośredniego polowania na wieloryby służą niewielkie, zwrotne



Statek - fabryka wielorybnicza. Widok od rufy. Widoczny otwór do wyciągania wielorybów na pokład oraz samolot wywiadowczy

statki myśliwskie, o tonażu ok. 300 BRT. Uzbrojone są one w umieszczone na dziobie działko harpunicze, z którego wystrzeliwują pociski do dostrzeżonych na powierzchni wielorybów. Pocisk jest połączony ze statkiem kablem i w razie trafienia wytwarzany w specjalnych induktorach prąd elektryczny zabija olbrzymiego ssaka w ciągu kilkunastu sekund. Upolowane wieloryby statki myśliwskie odholowywują do swojego statku macierzystego, ogromnej pływającej przetwórni, znajdującej się zwykle opodal. Taki **statek-fabryka,** którego tonaż dochodzi nierzadko do 30.000 BRT posiada na rufie lub na dziobie specjalny wyciąg do dostarczania zabitych zwierząt na pokład, gdzie wieloryb zostaje poćwiartowany i przerobiony na tran, konserwy, mączkę itd. Statki-fabryki pełnią jednocześnie rolę bazy macierzystej dla całej flotylli statków myśliwskich, które z nimi współpracują. Ostatnio zaopatruje się je także w samoloty, które wypatrują wieloryby i kierują statki myśliwskie na właściwe miejsce. Prócz statków - fabryk i statków myśliwskich używa się w wielorybnictwie specjalnych **tankowców** służących do transportu oleju wielorybiego z terenów połowów do kraju macierzystego.

Z wielorybnictwem spokrewnione są polowania na foki i morsy. Odbywają się zwykle przy pomocy broni palnej, a głównym łupem są skóry upolowanych zwierząt. Do polowania na foki i morsy używa się niewielkich, lecz nadzwyczaj mocno zbudowanych i w silne zaopatrzonych silniki — **statków myśliwskich** (ok. 75 BRT). Na statkach tych myśliwi wędrują wśród lodów i polują na wylegujące się na krach zwierzęta, poczem skóry ich po zdarciu, ładują do ładowni.

(Dokończenie artykułu w następnym n-rze „Żeglarza")

JOTEM.

KOMUNIKAT

KIEROWNICTWA KURSÓW PRACY MORSKIEJ

Korespondencyjny kurs przygotowawczy na łamach „Żeglarza" — dobiega końca. Dotychczasowy materiał wystarcza całkowicie do wypełnienia wszystkich rubryk arkusza zadań, załączonego do zgłoszenia na kurs pracy morskiej. Następny (majowy) numer „Żeglarza" zawierać będzie ostatnią grupę artykułów objętych cyklami kursu przygotowawczego. Prócz tego umieszczony w nim będzie spis ekwipunku jaki należy przywieźć ze sobą na kursy letnie. Numer wyjdzie z druku na samym początku maja. „Żeglarz" czerwcowy, który ukaże się już pod koniec maja — będzie całkowicie poświęcony kursom letnim i przyniesie cały szereg informacji, szczegółów i materiałów do przyswojenia.

Przypominamy, że zgłoszenia na kursy pracy morskiej nadsyłać należy nie wcześniej niż 1 maja i nie później niż 10 maja. Pamiętać również trzeba o jaknajwcześniejszym uzupełnieniu zadań nr. 1 i 2 („Żeglarz" z października 46 i stycznia b. r.), jeśli tego ktoś dotychczas nie wykonał. Nie należy się denerwować i zasypywać nas listami — wszyscy zostaną zawiadomieni o ewentualnym przyjęciu lub nieprzyjęciu jeszcze w ciągu maja.

WAŻNE: Członkowie organizacji młodzieżowych mogą nadsyłać swoje zgłoszenia na kurs pracy morskiej tak jak wszyscy — BEZPOŚREDNIO DO PCWM, Gdynia, Al. Zjednoczenia 3 — a nie przez zarząd główny swojej organizacji jak było ogłoszone w ulotkach i w poprzednim numerze „Żeglarza".

SPORT W PCWM

W dniu 29. III. 47 r. odbyły się na pływalni Państwowej Szkoły Morskiej zawody pływackie uczniów o mistrzostwo PCWM na rok 46/47. W stylu dowolnym na 60 m. pierwszym miejscem podzielili się **Poks** i **Paderewski** w czasie 45 sek. (obaj — Szkoła Rybaków Dalekomorskich). W stylu klasycznym pierwsze miejsce na 60 m. zdobył **Wojda** (Szkoła Jungów) w czasie 54 sek. Drugim był **Zdziennicki** (Szkoła Jungów). W pokazie skoków z trampoliny najlepiej wypadł **Suski** (Szkoła Jungów).

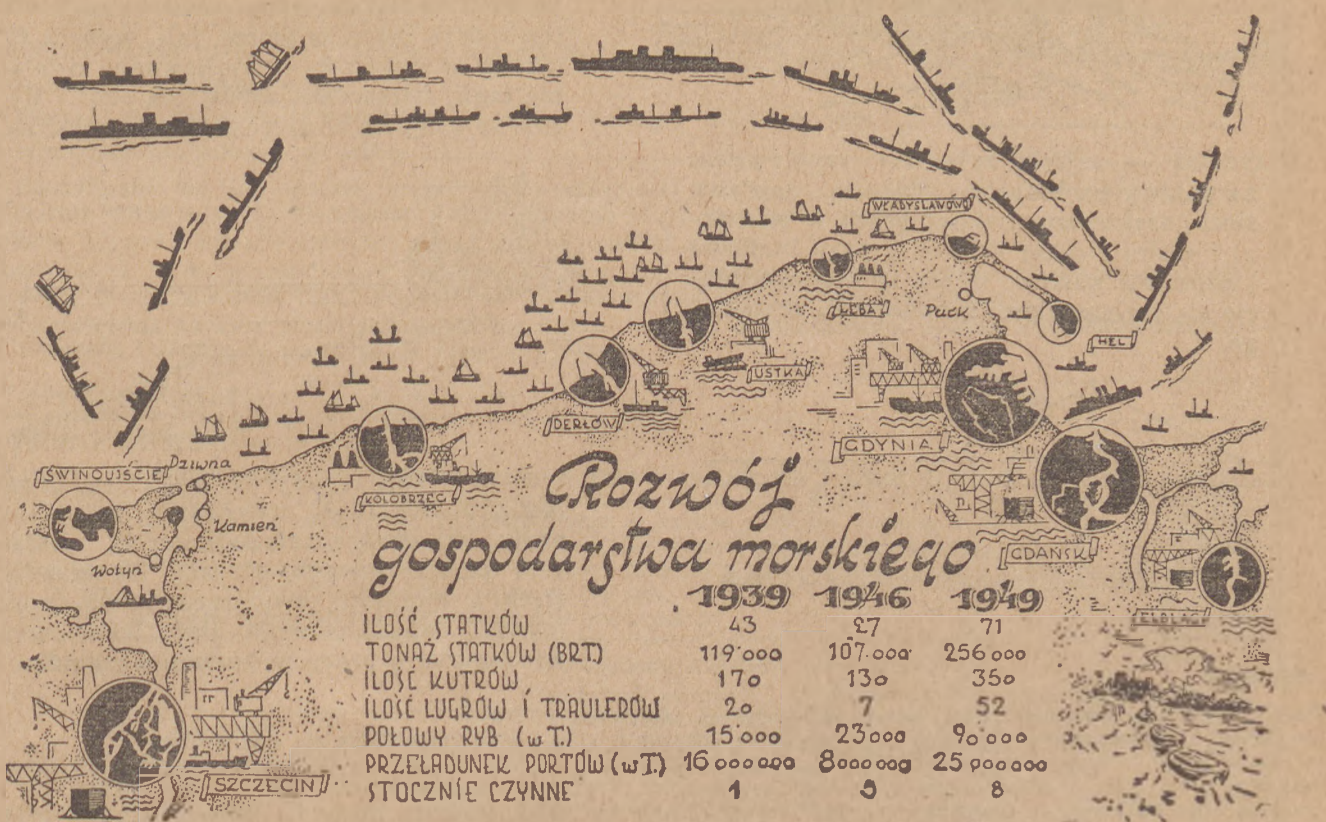
UWAGA LICEALIŚCI

W okresie akcji letniej (od czerwca do września) Państwowe Centrum Wychowania Morskiego zatrudni instruktorów-przewodników po porcie i zakładach portowych. Funkcje te, po odbyciu odpowiedniego kursu zorganizowanego przez PCWM, pełnić mogą licealiści kandydaci do uczelni morskich, którym gruntowne zetknięcie się z pracą portu — ułatwi znacznie przyszłe studia.

WARUNKI: 8 godzin pracy instruktorskiej, całkowite utrzymanie, zakwaterowanie oraz ryczałt 2.000 zł miesięcznie.

PODANIA wraz ze szczegółowym życiorysem i dowodem lojalności wystawionym przez uprawnione władze państwowe, przesyłać można do końca kwietnia na adres: PCWM Gdynia, Aleja Zjednoczenia 3 z zaznaczeniem na kopertach „PRZEWODNICY PORTOWI". Bliższe informacje otrzymać można w redakcji „Żeglarza" (adres — jak wyżej).

KURSY PRACY MORSKIEJ



	1939	1946	1949
ILOŚĆ STATKÓW	43	27	71
TONAŻ STATKÓW (BRT.)	119.000	107.000	256.000
ILOŚĆ KUTRÓW	170	130	350
ILOŚĆ LUGRÓW I TRAULERÓW	20	7	52
POŁOWY RYB (w T.)	15.000	23.000	90.000
PRZEŁADUNEK PORTÓW (w T.)	16.000.000	8.000.000	25.000.000
STOCZNIE CZYNNE	1	5	8

Północną granicę Polski na przestrzeni 523 km oblewa **Bałtyk**, łącząc nas **szlakami żeglugowymi** z krajami całego świata i otwierając przed nami dostęp do **zasobów rybnych** wszystkich mórz.

Żeby to dogodne morskie położenie stało się podwaliną naszego **dobrobytu** — z gruzów, zniszczeń i strat wojennych odbudowujemy i montujemy na nowo wielki **warsztat pracy morskiej:** porty, flotę handlową i rybacką, stocznie, zakłady przetwórstwa rybnego i przemysłu portowego.

Rozciągajacy się od Szczecina aż po Gdynię, Gdańsk i Elbląg wielki warsztat pracy morskiej potrzebuje wielotysięcznych rzesz **pracowników morza:** marynarzy i oficerów floty handlowej, robotników, techników i inżynierów stoczniowych, budowniczych portów, robotników portowych, spedytorów, maklerów, handlowców, fachowców z dziedziny żeglugi i pracy portu, rybaków kutrowych i dalekomorskich, sieciarzy, wędzarzy, solarzy oraz pracowników administracji morskiej.

Ciężka i twarda praca rybaka, nieco lżejsza praca marynarza, wreszcie stosunkowo najlżejsza praca na wybrzeżu w różnych instytucjach, przedsiębiorstwach i zakładach przemysłowych portu — odznacza się wspólną cechą: jest ciekawa i daje **pełną radość życia** tym, którzy się do niej nadają i których morze pociąga.

Sami najlepiej wiecie, jak wielu z Was morze nęci, jak wielu z Was myśli o pracy morskiej.

Państwowe Centrum Wychowania Morskiego organizuje **KURSY PRACY MORSKIEJ** po to, żeby Was przygotować do pracy na morzu, zetknąć Was bezpośrednio i zapoznać z wielkim warsztatem pracy morskiej, dać możność spróbowania Waszych sił, rozbudzić zainteresowanie, może nawet zamiłowanie i umożliwić rozpatrzenie się w szkolnictwie zawodowym.

Dla kogo przeznacza się KURSY PRACY MORSKIEJ?

Ogólnie biorąc — dla wszystkich, którzy **chcą pracować na morzu** bez względu na wykształcenie (po szkole powszechnej czy średniej ogólnokształcącej). **Obowiązkowo** zgłaszać się winni przyszli kandydaci do Państwowej Szkoły Morskiej, Szkoły Jungów i Szkoły Rybaków Dalekomorskich. Z pożytkiem dla siebie przejdą przez nie kandydaci do Liceum Budowy Okrętów, do Wyższej Szkoły Handlu Morskiego, na Wydział Okrętowy Politechniki Gdańskiej. Przydadzą się kandydatom do różnych innych zawodów, nie posiadających specjalnego szkolnictwa, w których umiejętność zawodową zdobywa się w codziennej praktyce lub na kursach dokształcających.

Dużo korzyści wyniosą uczniowie szkół zawodowych, np. handlowych lub technicznych, którzy chcą po ukończeniu nauki szukać pracy nad morzem .

Wreszcie zgłaszać się mogą **młodzi działacze** z OMTUR, ZWM. „Wici", ZHP i L. M., którzy interesują się sprawami morskimi i chcą je propagować w swoim środowisku. Nauczą się wiele.

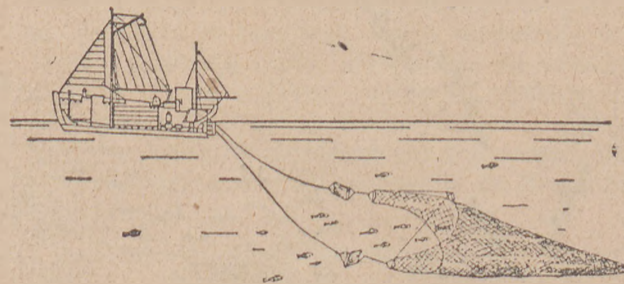
Kto nie powinien się zgłaszać?

— Ci, co chcą się nad morzem opalać, kąpać, plażować, żeglować i odpoczywać, bo program kursów nie przewiduje tego, lecz wiele różnych zajęć połączonych z wysiłkiem.

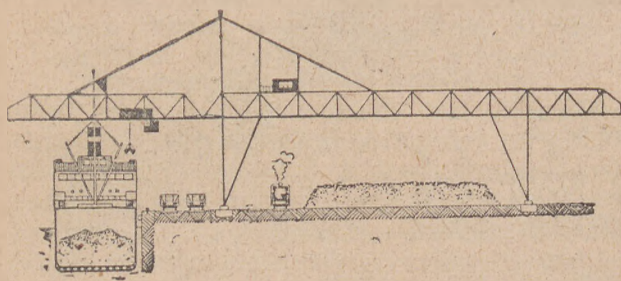
PROGRAM KURSÓW PRACY MORSKIEJ



I tydzień — zajęcia szalupowe: nauka wiosłowania na szalupie, pływanie pod żaglami, wycieczka parodniowa po zatoce, zalewie lub krótkie wycieczki na otwarte morze. W ten sposób poznacie morze, falę, wysiłek fizyczny w zespołowym wiosłowaniu, działanie żagli, sterowanie, służbę „na oku". Będzie to wstępem do zajęć drugiego tygodnia.



II tydzień — zajęcia rybackie: wypływanie na połowy na kutrach i łódkach, naprawa sieci i szykowanie haków, praca w wędzarni i małej stoczni rybackiej przy budowie i naprawie kutrów. W ten sposób zapoznacie się z elementami rybołówstwa morskiego.



III tydzień — zajęcia portowe: praca przy przeładunku, dokładne zwiedzanie wielkiego portu, urządzeń przeładunkowych, zakładów przemysłowych, stoczni. Zwiedzanie statków morskich, zwiedzanie miasta portowego. Zajęcia te mają dać Wam zarys wiadomości o pracy w portach i żegludze.

MIEJSCE.

Kursy pracy morskiej odbywają się w następujących ośrodkach PCWM:
w Gdyni — uczestnicy przyjeżdżają do Gdyni, tu odbywają kurs i stąd rozjeżdżają się z powrotem;
w Łebie/Gdyni — uczestnicy przyjeżdżają do Łeby, tu przechodzą zajęcia szalupowe i częściowo rybackie, po czym na zajęcia portowe i dokończenie rybackich przejeżdżają do Gdyni, skąd następnie powracają do domów;
w Szczecinie/Dziwnej — uczestnicy przyjeżdżają do Szczecina, skąd szalupami płyną do Dziwnej, tu przechodzą zajęcia rybackie, po czym wracają do Szczecina na zajęcia portowe i stąd rozjeżdżają się do domów.

TERMINY.

Kursy pracy morskiej w każdym ośrodku odbywają się w 15 turnusach, zaczynających się co tydzień.

1. od 2 czerwca do 21 czerwca	6. od 7 lipca do 26 lipca	11. od 11 sierpnia do 30 sierpnia
2. od 9 czerwca do 28 czerwca	7. od 14 lipca do 2 sierpnia	12. od 18 sierpnia do 6 września
3. od 16 czerwca do 5 lipca	8. od 21 lipca do 9 sierpnia	13. od 25 sierpnia do 13 września
4. od 23 czerwca do 12 lipca	9. od 28 lipca do 16 sierpnia	14. od 1 września do 20 września
5. od 30 czerwca do 19 lipca	10. od 4 sierpnia do 23 sierpnia	15. od 8 września do 27 września

Co poniedziałek zaczyna się nowy turnus. Przyjazd uczestników do Gdyni, Szczecina i Łeby winien nastąpić wieczorem w niedzielę lub w poniedziałek rano. Spóźnieni nie zostaną przyjęci. Koniec turnusu po 20 dniach w sobotę po południu — odjazd do domów pociągami wieczornymi tegoż dnia.
Uwaga dla kandydatów do Państw. Szkoły Morskiej: W r. b. kandydaci do PSM, przed badaniami lekarskimi i egzaminami wstępnymi, które rozpoczną się w pierwszych dniach sierpnia — muszą odbyć kurs pracy morskiej w jednym z 7 pierwszych turnusów. Na pierwsze turnusy w czerwcu przyjmowani będą kandydaci którzy mają już „małą maturę", a na turnusy lipcowe ci, którzy dopiero w r. b. skończą gimnazjum.

KOSZTY.

Kursy są bezpłatne. Uczestnicy pokrywają tylko koszty przyjazdu i powrotu.

WARUNKI PRZYJĘCIA.

a) dobre zdrowie, stwierdzone zaświadczeniem lekarskim;
b) dla kandydatów do zawodów marynarza lub rybaka poza tym dobry wzrok, słuch, zdrowe uzębienie, silny organizm, bardzo dobre zdrowie, minimum 160 cm wzrostu i 50 kg wagi;
c) umiejętność pływania;
d) ukończone conajmniej 7 klas szkoły powszechnej;
e) ukończone 15 lat;
f) zezwolenie rodziców dla niepełnoletnich;
g) ukończenie korespondencyjnego kursu przygotowawczego oraz conajmniej dostateczne wykonanie arkuszu zadań;
h) dobra opinia organizacji młodzieżowej, lub władz szkolnych.

Zgłoszenia należy przesyłać na **formularzach** załączonych do niniejszej ulotki, wypełniając starannie odpowiednie rubryki oraz wykonywując arkusz zadań sprawdzających ogólne wiadomości o morzu. Zgłoszenia nie wypełnione nie będą rozpatrywane.

KORESPONDENCYJNY KURS PRZYGOTOWAWCZY W „ŻEGLARZU".

Uczestnicy kursów pracy morskiej muszą posiadać pewien zasób wiadomości o morzu. Dlatego w miesięczniku „Żeglarz" prowadzony jest **korespondencyjny kurs przygotowawczy** podający niezbędny materiał z ogólnej wiedzy o morzu. Kandydaci na kursy pracy morskiej muszą odbyć ten kurs przygotowawczy, nadesłać blankiet zgłoszenia, drukowany w każdym numerze „Żeglarza", i podany obok, zaprenumerować „Żeglarza" na czas od października 1946 r. do czerwca 1947 r. (koszt prenumeraty za 3 kwartały — 90,— zł, przesyłać na konto PKO XI-160) oraz nadesłać odpowiedzi na podane w „Żeglarzu" zadania.
Niezależnie od tego dla sprawdzenia tych wiadomości należy wypełnić arkusz zadań, podany na odwrotnej stronie zgłoszenia.
Miesięcznik „Żeglarz" jest niezbędny dla każdego uczestnika kursów pracy morskiej. Jest on bowiem podręcznikiem wiedzy o morzu ułatwiającym wypełnienie arkusza zadań, poza tym w numerach: majowym i czerwcowym dostarczy wszelkich informacji o kursach i ewentualnych zmianach, poda informacje o połączeniach kolejowych, plan ośrodka w Gdyni, Łebie, Szczecinie i Dziwnej, wykaz ekwipunku, regulamin kursów, instrukcję szalupową i wiele innych.

ZGŁOSZENIE NA KURS PRACY MORSKIEJ PCWM

w ośrodku ______________ na turnus ______ od dn. ______ do dn ______
(podaj jeden z trzech: Gdynia, Łeba/Gdynia, Szczecin/Dziwnę) (1, 2, 3, ...15) (w/g dat na stronie obok)

PCWM zastrzega sobie ew. przesunięcia kandydatów na inny turnus lub do innego ośrodka.

Oświadczenie zgłaszającego się.

*) Oświadczam, że moim zamiarem jest poświęcić się pracy morskiej, jako ______________

i zamierzam kandydować do szkoły ______________ kiedy? ______

*) Oświadczam, że jako członek organizacji młodzieżowej ______________ chcę szerzyć zrozumienie morza w swoim środowisku i dlatego pragnę odbyć kurs pracy morskiej.

Umiem pływać i potrafię utrzymać się na wodzie przez 15 minut.

Zobowiązuję się ściśle przestrzegać regulamin kursów. Zobowiązuję się pokryć ewentualne szkody powstałe z mojej winy i nie będę rościł pretensji do PCWM w razie nieszczęśliwego wypadku.

Po przyjeździe na kurs przedłożę legitymację szkolną lub inny dowód osobisty, ostatnie świadectwo szkolne, 1 fotografię i zdeponuję pieniądze na drogę powrotną.

____
(podpis)

*) niepotrzebne skreślić.

Pouczenie dla zgłaszającego się.

Wypełnij dokładnie i czytelnie zgłoszenie i arkusz pytań oraz uzyskaj podpisy w p-tach 14, 15 i 16. Dołącz czystą kartkę pocztową ze znaczkiem, zaadresowaną do siebie, na której PCWM prześle zawiadomienie o przyjęciu na kurs lub odrzuceniu. Zgłoszenie wraz z kartką włóż do koperty i wyślij albo do PCWM (Gdynia, Al. Zjednoczenia 3) jeżeli nie jesteś członkiem żadnej organizacji młodzieżowej, albo do Zarządu Głównego Twojej organizacji, która prześle je dalej do PCWM. Nie wysyłaj przed 1 maja, ale nie później niż 10 maja b. r. Odpowiedź otrzymasz przed 1 czerwca.

Kandydaci do PSM winni składać zgłoszenia jak najwcześniej.

Dane personalne:

1. ______________
nazwisko

2. ______________
imię

3. ______________
adres-poczta

4. ______________
ulica (wieś) nr. domu

5. ______________
data i miejsce urodz.

6. ______________
przynależność państwowa

7. ______________
wykształcenie

8. ______________
obecne zajęcie: uczysz się czy pracujesz?

9. ______________
nazwa szkoły lub zakładu pracy

10. ______________
czy należysz do org. młodz.?

11. ______________
imiona rodziców

12. ______________
zawód ojca

13. Kiedy zaprenumerowałeś „Żeglarza" ______ i kiedy zgłosiłeś się na kurs korespondencyjny ______

14. Oświadczenie rodziców lub opiekunów.

Zezwalam synowi*), wychowankowi*) na uczestniczenie w kursie pracy morskiej, zobowiązuję się pokryć ewentualne szkody powstałe z jego winy i nie będę rościć pretensji do PCWM w razie nieszczęśliwego wypadku.

*) niepotrzebne skreślić. (podpis i adres)

15. Zaświadczenie lekarza.

Stwierdzam, że ______________
jest zdrowy, normalnie zbudowany, zdolny do wysiłku przy wiosłowaniu i kilkugodzinnej pracy fizycznej.

Uwagi lekarza: ______________

____
(podpis i pieczątka lekarza)

Dodatkowe zaświadczenie dla kandydatów do zawodu marynarza lub rybaka. Jeśli niepotrzebne — skreślić.

Posiada budowę silną i prawidłową, conajmniej 160 cm wzrostu i 50 kg wagi, nie posiada żadnych wad organicznych ani schorzeń, ma ostrość wzroku normalną, zdolność rozróżniania barw — prawidłową, normalny słuch i zdrowe uzębienie (wszystkie zęby zaleczone, brak najwyżej 2).

Uwagi lekarza: ______________

____
(podpis i pieczątka lekarza)

16. Opinia szkoły lub organizacji młodzieżowej.

______________ cieszy się dobrą opinią, znane jest jego zainteresowanie morzem i odbycie przezeń kursu pracy morskiej (na koszt państwa) będzie pożyteczne dla społeczeństwa.

____
podpis wychowawcy, kierownika lub dyrektora szkoły, lub bezpośredniego zwierzchnika w organizacji młodzieżowej, pieczątka i adres.

TU ODCIĄĆ

Zanim nadeślesz zgłoszenie na kurs pracy morskiej — musisz ukończyć korespondencyjny kurs przygotowawczy „Żeglarza".

W tym celu wytnij, wypełnij i prześlij do „Żeglarza" umieszczony obok formularz, zaprenumeruj „Żeglarza" na okres od X. 46 — VI. 47 — przesyłając 90.— zł.

ZGŁOSZENIE NA KURS KORESPONDENCYJNY

Nazwisko i imię ______________

adres ______________

data urodz. ______ zawód ojca ______

wykształcenie ______________

ARKUSZ ZADAŃ

Całkowitego materiału do odpowiedzi dostarcza kurs korespondencyjny „Żeglarza", kronika „Na morskim horyzoncie" i różne artykuły w „Żeglarzu" począwszy od 1-go numeru.

1. Narysuj miękkim czarnym ołówkiem następujące sylwetki:

zwykły towarowiec trójzrębowy	duży statek pasażerski	duży tankowiec	trauler rybacki

2. Podaj nazwy 10 największych polskich statków bandlowych.	
3. Jaki jest największy statek na świecie, podaj jego długość i szybkość.	
4. Wylicz rodzaje statków, których sylwetki widzisz na rysunku wybrzeża na poprzedniej kartce.	
5. Jakie są rodzaje silników napędowych na statkach?	
6. Podaj nazwy statków zagranicznych, które najczęściej odwiedzają nasze porty.	
7. Jaka jest różnica między rybackim traulerem i lugrem?	
8. Który z polskich żaglowców jest fregatą, a który szkunerem?	
9. Ile kg. ryby przeciętnie przywozi z dziennego połowu kuter rybacki?	
10. Jakie znasz ryby morskie?	
11. Która okolica na Bałtyku nigdy nie zamarza?	
12. Wymień polskie latarnie morskie między Gdańskiem i Derłowem.	
13. Jakie przedsiębiorstwa muszą być w każdym mieście portowym?	
14. Wymień 5 książek na tematy morskie.	

15. Wypisz 50 poznanych wyrazów „morskich" po 10 w każdej grupie.

z dziedziny przyrody morza	z dziedziny statków morskich	z dziedziny urządzeń portowych	z dziedziny zajęć i zawodów morskich	różne inne, jakie Ci przyjdą na myśl

uczy się czy pracuje ______________________
(w jakim zawodzie)

przynależność do organ. młodzież. ______________________

kiedy zaprenumerował „Żeglarza" ______________________

Wyciąć, wypełnić i przesłać do Redakcji „Żeglarza" — Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, PCWM.

na konto PKO XI-160 „Żeglarz" — Gdynia i wykonaj dwa dotychczas ogłoszone zadania, nadsyłając odpowiedzi najpóźniej w kwietniu.

Zrób to niezwłocznie, bo bez tego Twoje zgłoszenie na kurs pracy morskiej nie będzie ważne!

Bursztyn
złoto północy

Falami morskimi wyrzucane na brzeg okruchy bursztynu, skrzętnie zbierane przez każdego, kto je tylko dostrzeże i rozpozna, są niczym innym jak skamieniałą w ciągu tysięcy lat żywicą drzew szpilkowych — świerków, sosen, jodeł. Sącząc obficie żywicę z ran swych pni, zadawanych wichurą, piorunami lub też przez owady — szkodniki, drzewa te dały początek poszukiwanemu od zamierzchłych czasów bursztynowi, którego przejrzyste bryłki często zamykają w sobie — jakby w lodzie — rośliny i zwierzęta, które ongiś żyły (rys. 1 i 2).

Wtopione w bursztyn organizmy, jakkolwiek same uległy powolnemu rozkładowi, pozostawiły jednak tam swój dokładny odlew z najdrobniejszymi szczegółami budowy, a chitynowe skrzydła chrząszczy nienaruszone zębem czasu, mienią się tą samą świeżością barw co przed tysiącami wieków. Z form zwierzęcych



Rys. 1. — Wrostek kwiatu kamelii (nieco zmniejszony)

najczęściej spotyka się w bursztynie owady, lecz zdarzają się i inne np. roztocza, skorupiaki, pająki, niekiedy nawet z resztką ich sieci, ślimaki, a nawet jaszczurki. Są to przeważnie okazy drobne, gdyż większe, silniejsze mogły łatwiej uwolnić się z lepkiej żywicy, z którą musiały się zapewne niekiedy zetknąć, jednak...

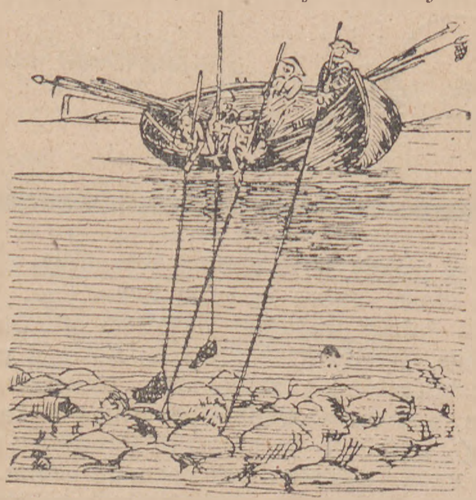
Zdarzyło się to raz i to nawet niedawno w Gdyni, gdy usypywano molo Południowe i bagrowano basen Prezydenta. Draga, ssąc z basenu piasek, wraz z wodą wyrzucała od czasu do czasu spore kawałki bursztynu, które zbierali ludzie pracujący najbliżej otworu wylotowego. Wtedy ktoś podobno natrafił na kawałek bursztynu z zatopionym wewnątrz ptaszkiem, a chcąc dokładnie przyjrzeć się mu „od środka", rozbił go na kawałki. Pomijając nawet to, że naukę pozbawił tak cennego okazu, człowiek ten w sekundzie przestał być milionerem, którym stał się przed chwilą, gdy go podnosił. Stratę tę zniósł lekko, nie zdając sobie z niej sprawy.



Rys 2 — Wrostek owada

Bursztyny z zawartymi w nich organizmami czyli wrostki, pozwalają odtworzyć obraz przyrody owych odległych czasów, kiedy o obecności człowieka na ziemi nic nie wiadomo, a przodek konia był zwierzątkiem wielkości dzisiejszego królika. W tych to czasach wspomniane drzewa szpilkowe wraz z innymi, jak tują, dębem, bukiem, wierzbą, akacją, klonem i kasztanem oraz tropikalnymi palmami wachlarzowymi, cyprysami i magnolią porastały ląd, tworząc rozległe lasy bursztynowe. Bogato podszyte wawrzynowymi krzewami, paprociami, wrzosem i rozlicznymi mchami, były one królestwem ruchliwego świata owadów. Dzięki tym wrostkom wiemy, że znaczna część obecnego Bałtyku była wówczas lądem pokrytym lasami i że klimat był tu o wiele cieplejszy, bowiem flora bursztynowa mogła rozwijać się przy średniej rocznej temperaturze 20° C, a więc przy takiej, jaką posiada dziś północna Afryka. Z biegiem czasu roślinność lasów bursztynowych utworzyła znacznej grubości pokłady geologiczne, które na skutek ruchów skorupy ziemskiej, zostały pochłonięte przez morze i pokryte jego osadami. Z kolei osady te, zawierające duże ilości zakrzepłej żywicy, zostały bądź wyniesione z powrotem jako ląd, bądź też pozostały pod wodą i w niektórych miejscach bywały wypłukiwane prądami morza i wyrzucane na brzeg, tworząc wtórne osady w innych miejscach. Tak powstały najbogatsze jakie znamy

złoża na półwyspie Sambijskim, w bliskim sąsiedztwie naszych wybrzeży. Stamtąd pochodzi też prawie wszystek bursztyn, znajdujący się na rynku światowym. Roczne wydobycie jednej tylko kopalni sambijskiej, wynosiło przed wojną około 400 ton, prócz tego 25 do 40 ton rocznie wydobywano bądź z wody rozmaitymi pro-



Rys. 3 — Poszukiwanie bursztynu z łodzi

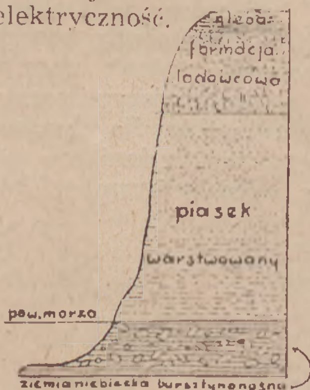
stymi narzędziami (rys. 3), bądź po prostu zbierano wyrzucony na brzeg. Największe okazy pochodzą z kopalń sambijskich, gdzie szczególnie obficie występują w warstwie zwanej ziemią niebieską (rys. 4), której miąższość dochodzi 8 m.

Bursztyn występuje nie tylko na wybrzeżu Bałtyku i Morza Północnego, ale również w wielu miejscach kuli ziemskiej, jednak w ilościach bardzo małych i zwykle w gorszym gatunku. Znajduje się go na Sycylii (t. zw. symentyt), we Francji, Portugalii, Hiszpanii, Dalmacji, na Węgrzech, Kamczatce, w Anglii, Australii, na Nowej Zelandii, północnym wybrzeżu Afryki, w Birmie (zwany birmitem) itd. Pięknym i bardzo cennym gatunkiem jest rumenit o ciemnobrunatnym zabarwieniu i o charakterystycznych spękaniach.

Bałtycki bursztyn otrzymał nazwę złota północy od złoto - żółtego zabarwienia. Może ono jednak przechodzić poprzez brunatny do hiacyntowo - fioletowego, zielonego a nawet do barwy niebieskiej i czarnej; bezbarwnie przezroczyste są rzadkością. Zmętnienie bursztynu spowodowane jest zawartymi w nim niezwykle drobnymi banieczkami powietrza o średnicy od 0,0008 do 0,02 mm. Przez wypełnienie tych banieczek gorącym olejem, pozbywa się zmętnienia. Drobne, przezroczyste kawałki można stapiać, pod wysokim ciśnieniem i otrzymuje się bursztyn prasowany zwany ambroidem. Odpadki i bursztyn nieprzezroczysty stapia się na t. zw. kalafonię bursztynową, która rozpuszczona w bursztynowym oleju daje lakier bursztynowy, ciemny lecz twardy i trwały. Kwas bursztynowy zawarty w ilości 7% otrzymuje się jako bardzo cenny produkt uboczny przy suchej destylacji i stapianiu. Głównym jednak składnikiem bursztynu jest węgiel (79%), a poza tym wodór i tlen (po 10,5%) oraz nieznaczne ilości siarki. Bursztyn topi się przy temp. 280 — 350° C i pali się wonnym, kopcącym płomieniem. Rozpuszcza się, choć opornie, w alkoholu, eterze, dwusiarczku węgla, terpentynie, benzolu i inn.

Dzięki temu, że ciężar właściwy bursztynu (1,01 — 1,05) jest tylko nieznacznie większy od ciężaru właściwego wody morskiej, może on być łatwo przesuwany po dnie prądem wody i wyrzucany na brzeg wraz z innymi lekkimi szczątkami organicznymi. To też najwięcej okruchów bursztynowych można znaleźć po silniejszych sztormach na linii utworzonej z wyrzuconych na brzeg wodorostów, zbutwiałych kawałków drzewa, skorup itp. Znajdowane obok kamyki, niekiedy łudząco doń podobne, można łatwo odróżnić dotykiem, gdyż bursztyn jako zły przewodnik ciepła, wydaje się cieplejszy.

W starożytności przypisywano mu właściwości lecznicze, a nawet do niedawna kobiety rosyjskie karmiące dzieci, nosiły bursztyny jako ochronę przed chorobami a mieszkańcy Marokka uważają, że chroni on przed niebezpieczeństwem w walce. Grecy znali jego własności wywołane przez potarcie i właśnie od greckiego słowa oznaczającego bursztyn — elektron — otrzymała swą nazwę elektryczność.



Rys. 4 — Uproszczony profil geologiczny wybrzeża sambijskiego z pokładem bursztynonośnym

Jako materiał nadający się do wyrobu ozdób i różnych przedmiotów użytecznych o artystycznym charakterze, był ceniony i poszukiwany od bardzo dawna. To „złoto północy" rozsprzestrzeniało się na południe za pośrednictwem Fenicjan, do ludów o wysokiej kulturze, jeszcze na wiele wieków przed Rzymianami, którzy dopiero później przedsiębrali takie wyprawy. Na podstawie wykopalisk ustalono trzy drogi handlowe, którymi wędrował bursztyn. Dwie z nich, pod koniec epoki kamiennej i w epoce brązu, prowadziły z Danii wzdłuż Łaby — z pewnymi rozgałęzieniami — do Dunaju, a potem przez przełęcz Brennerską do Włoch i dalej. Trzecia, w epoce żelaznej, od Bałtyku do Adriatyku wzdłuż Wisły, Odry, Maruczy i Drawy.

W naszych czasach rozchodzi się dalej po całym świecie, lecz drogami zupełnie innymi, takimi jak wszystko to, co stanowi przedmiot handlu. Głównymi rynkami zbytu są — obok Europy — Indie, Japonia, płn. Afryka, Mała Azja i Ameryka. Dociera wszędzie i znany jest ogólnie. Wiedzmy o nim i my, którzy tu na wybrzeżu — można powiedzieć — po nim chodzimy.

Uwaga — kończący szkołę powszechną!

Uwaga — maturzyści gimnazjalni!

Uwaga — maturzyści licealni!

Informacje o szkolnictwie morskim

Choć do końca roku szkolnego daleko jeszcze, z pewnością wielu z Was wybiega myślą naprzód i zastanawia się już nad pytaniem — co dalej? Co robić po otrzymaniu matury, po ukończeniu gimnazjum lub szkoły podstawowej? Czy się uczyć dalej? I w jakim kierunku? Kim zostać?

Wielu z Was chciałoby dalsze swoje życie związać z morzem. Marzycie o tym od dzieciństwa, odpowiada Wam to. Chcielibyście nad morzem i dla morza pracować. Zatem przyjeżdżajcie. Pracy jest tu dość. Można się tu również dalej uczyć, specjalizując się w morskich zawodach — by za rok, dwa czy pięć — stać się jednym z najwartościowszych, bo fachowych pracowników morza.

Oto garść aktualnych informacji o warunkach przyjęcia do poszczególnych uczelni morskich:

Po ukończeniu szkoły powszechnej (7 oddz.):

PAŃSTWOWE CENTRUM WYCHOWANIA MORSKIEGO

w Gdyni, Al. Zjednoczenia 3 — prowadzi **Szkołę Jungów** (chłopców okrętowych) oraz **Szkołę Rybaków Dalekomorskich.** Każda z nich trwa rok i ma za zadanie przygotować załogi pokładowe dla statków handlowych względnie załogi dla lugrów i traulerów zatrudnionych w rybołówstwie dalekomorskim.

Warunki przyjęcia do powyższych szkół są następujące:

1) Świadectwo obywatelstwa polskiego i świadectwo lojalności,
2) wiek nie niższy niż 16 i nie wyższy niż 18 lat,
3) bardzo dobry stan zdrowia, szczególnie wzrok, słuch i uzębienie,
4) ukończona szkoła powszechna (7 oddziałów),
5) umiejętność pływania,
6) pozwolenie rodziców lub opiekunów,
7) zobowiązanie do służby w marynarce handlowej lub w rybołówstwie,
8) minimum 160 cm. wzrostu i 50 kg. wagi,
9) **ukończenie w lecie 1947 jednego z turnusów kursów pracy morskiej, organizowanych przez PCWM.**

Podania o przyjęcie do Szkoły Jungów wzgl. Szkoły Rybaków Dalekomorskich można składać **jedynie osobiście**, pod koniec trwania tego turnusu letnich kursów pracy morskiej, w którym kandydat bierze udział.
Terminy egzaminów, badań lekarskich oraz szczegóły dotyczące załączników, które należy złożyć — ogłoszone będą później.

Wobec tego, że dostarczenie kompletnego umundurowania, przewidzianego dla uczniów, napotyka na trudności, kandydaci do Szkół powinni posiadać wystarczającą ilość obuwia, skarpet, onuc, bielizny osobistej i pościelowej, oraz małą poduszkę o wymiarach 40x60 cm. Mundury, koce i drelichy robocze — otrzymują uczniowie ze Szkoły bezpłatnie.

Nauka w obydwóch szkołach jest bezpłatna. Dla wszystkich uczniów obowiązuje internat. Zakwaterowanie i wyżywienie w internacie na koszt Państwa w formie zwrotnego stypendium, którego wysokość i sposób regulowania określi Minister Żeglugi w drodze rozporządzenia.

W Szkołach oraz na statkach szkolnych obowiązuje regulamin wzorowany na dyscyplinie wojskowej.

Pobyt w Szkołach nie zalicza się do służby wojskowej.

STOCZNIA NR. 2 W GDAŃSKU prowadzi już od roku bogato wyposażone 4-letnie Gimnazjum Mechaniczne, ściślej **Gimnazjum Okrętowe,** kształcące szeregi rzemieślników i majstrów - specjalistów okrętowych dla całego polskiego przemysłu stoczniowego. Gimnazjum mieści się na terenie Stoczni Nr. 2 i korzysta dla zajęć praktycznych nie tylko z własnych szkolnych warsztatów ale także i z tych wszystkich możliwości i udogodnień jakie daje duża stocznia. Program wzorowany jest na normalnych gimnazjach zawodowych.

Warunki przyjęcia: ukończenie 7 oddz. szkoły powszechnej, wiek w granicach od 14 do 18-stu lat.

Przy składaniu podań i przy przyjmowaniu obowiązuje procedura identyczna jak w całym szkolnictwie średnim. Przewidziany jest również normalny egzamin wstępny z zakresu wiadomości ze szkoły powszechnej, który odbędzie się w początkach września.

Informacji udziela Dyrekcja Gimnazjum — Gdańsk, ul. Jana z Kolna, Stocznia Nr. 2.

Po ukończeniu gimnazjum (mała matura):

PAŃSTWOWE SZKOŁY MORSKIE kształcą oficerów dla Marynarki Handlowej. Piszemy w liczbie mnogiej dlatego, że od przyszłego roku szkolnego poza dotychczasową Szkołą Morską w Gdyni uruchomiona zostanie druga, równorzędna w Szczecinie, z tym tylko, że **P. S. M. w Gdyni kształcić będzie wyłącznie oficerów-mechaników okrętowych a P. S. M. w Szczecinie tylko oficerów - nawigatorów.** Szkoły te są szkołami zawodowymi typu licealnego, podlegają Ministerstwu Żeglugi i Handlu Zagranicznego. Nauka w każdej z nich trwa trzy lata.

Okres szkolenia rozpoczyna się natychmiast po egzaminach wstępnych, które w roku bieżącym odbędą się w dniach od 1 do 6 sierpnia.

Całkowite ukończenie szkoły i zdanie obowiązujących egzaminów daje — po nabyciu przewidzianej ustawą praktyki kwalifikacyjnej — prawo otrzymania dyplomu porucznika Żeglugi Małej, względnie oficera mechanika okrętowego III-ej klasy. Dyplomy te, w miarę nabywania wymaganej ustawą praktyki kwalifikacyjnej, będą zmieniane przez Komisję Kwalifikacyjną na dyplomy wyższe w myśl obowiązujących przepisów.

Od wstępującego do Szkoły wymagane są następujące warunki:

a) Wiek od lat 16 do 20. W roku bieżącym do Szkoły morskiej mogą być przyjęci kandydaci w wieku ponad 20 lat, którzy jednak do dnia 1 lipca b. r. nie ukończyli lat 25. Kandydaci w wieku od lat 20 do 25 mogą być przyjęci tylko w tym wypadku, o ile

przedłożą dostateczne dowody usprawiedliwiające przekroczenie wieku, spowodowane warunkami wojny i okupacji.

b) Ukończenie 4-ro klasowego gimnazjum ogólnokształcącego wzgl. innego równorzędnego.

c) **Ukończenie w lecie r. b. Kursu Pracy Morskiej w Państwowym Centrum Wychowania Morskiego z wynikiem conajmniej dobrym.**

Komisja składająca się z przedstawicieli P. S. Mor. i PCWM — na podstawie wyników na Kursie Pracy Morskiej — zakwalifikuje kandydatów dopuszczonych do egzaminów konkursowych do Szkół Morskich.

Kandydaci zakwalifikowani do egzaminów konkursowych, przed przystąpieniem do nich, będą poddani ścisłym badaniom lekarskim i psychotechnicznym przez specjalną komisję lekarską w P. S. Mor. w Gdyni, według wymagań dla służby w marynarce.

Egzaminy konkursowe dla obu Szkół odbędą się w Gdyni z języka polskiego, fizyki i matematyki w zakresie gimnazjum ogólnokształcącego.

Podania o przyjęcie z zaznaczeniem do której ze Szkół (t. j. na Wydz. Mechaniczny — do P. S. Mor. Gdynia, Nawigacyjny do P. S. Mor. Szczecin) — należy nadsyłać do dnia 10 maja 1947 r. na adres: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Al. Zjednoczenia 3. **Szkoły Morskie w Gdyni i Szczecinie podań skierowanych do nich bezpośrednio nie przyjmują i nie rozpatrują.**

Podania dla niepełnoletnich powinny być podpisane przez rodziców lub prawnych opiekunów. Własnoręczność podpisów winna być stwierdzona urzędowo.

Do podania należy dołączyć:

a) Zgłoszenie na Kurs Pracy Morskiej PCWM

b) Metrykę urodzenia względnie inny dowód stwierdzający tożsamość i wiek kandydata.

c) Dowód obywatelstwa i lojalności.

d) Świadectwa szkolne.

e) 3 fotografie o wymiarze 4×6 poświadczone urzędowo na odwrocie.

f) Zobowiązanie na piśmie rodziców lub opiekunów (dla pełnoletnich — osobiste) — stosowania się do przepisów Szkoły.

Podania bez wymienionych powyżej załączników nie będą rozpatrywane.

Badania lekarskie rozpoczną się 1 sierpnia b. r. w Gdyni w gmachu Państwowej Szkoły Morskiej. Odrzuceni przez komisję lekarską tracą prawo do składania egzaminu konkursowego.

Egzaminy konkursowe i badanie psychotechniczne rozpoczynają się po zakończeniu badania lekarskiego. Lista przyjętych kandydatów zostanie ogłoszona po zakończeniu egzaminów.

Nowoprzyjęci kandydaci na wydział nawigacyjny natychmiast zostają zaokrętowani na statek szkolny dla odbycia żeglugi próbnej. Dopiero po jej odbyciu i w razie dodatniej opinii komisji okrętowej o nadawaniu się do służby morskiej — zalicza się kandydata w poczet uczniów Szkoły Morskiej.

Kandydaci do P. S. Mor. w Gdyni będą odbywali próbną praktykę w warsztatach szkolnych w Gdyni. Po jej odbyciu w razie dodatniej opinii Komisji Szkolnej — zostaną ostatecznie zaliczeni w poczet uczniów Wydziału Mechanicznego P. S. Mor. Gdynia.

Wobec tego, że dostarczenie odpowiedniego umundurowania przewidzianego dla uczniów — napotyka na trudności, kandydaci do Szkoły powinni posiadać wystarczającą ilość obuwia, bielizny osobistej i pościelowej oraz małą poduszkę o wymiarach 40×60. Robocze ubrania obowiązujące na codzień do pracy w warsztatach i na statku szkolnym oraz koce uczniowie otrzymują ze Szkoły bezpłatnie.

Nauka w Szkole jest bezpłatna. W Szkole obowiązuje internat. Zakwaterowanie i wyżywienie w internacie na koszt państwa w formie zwrotnego stypendium, którego wysokość i sposób uregulowania określi Minister Żeglugi i Handlu Zagranicznego w drodze rozporządzenia.

W Szkole i na statkach obowiązuje regulamin wzorowany na dyscyplinie wojskowej.

Pobyt w Szkole nie zalicza się do służby wojskowej. Uczniowie Szkoły korzystają z odroczenia służby wojskowej do czasu ukończenia Szkoły.

Bliższe szczegóły o warunkach przyjęcia do obydwóch P. S. Morskich — jak również program egzaminu konkursowego oraz wzory podań i zobowiązań zawiera wydany ostatnio przez PSM w Gdyni informator — wysyłany na żądanie przez Sekretariat PSM w Gdyni ul. Morska 83.

A oto jak przedstawiają się warunki przyjęcia do Państwowego Liceum Budownictwa Okrętowego:

PAŃSTWOWE LICEUM BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO, WE WRZESZCZU pod Gdańskiem ma za zadanie przygotować polską młodzież do pracy w przemyśle okrętowym, szczególnie w stoczniach okrętowych morskich i śródlądowych, na poziomie naukowym techników. Po ukończeniu Liceum absolwenci otrzymują tytuł i uprawnienia technika odnośnej specjalności (technik budowy okrętów, technik budowy maszyn okrętowych, technik-elektryk okrętowy); mają oni również prawo do studiów na Politechnice.

Nauka w Liceum trwa 3 lata; pierwszy rok nauki stanowi podbudowę naukową dla specjalizacji w roku drugim i trzecim. Oprócz zajęć teoretycznych i praktycznych, w czasie wymienionych trzech lat, uczniowie obowiązani są do odbycia praktyki w przemyśle metalowym i okrętowym; praktyka ta odbywa się zespołowo, w okresie letnich wakacji, w rozmiarze 10 tygodni po ukończeniu Iej klasy, w przemyśle metalowym wewnątrz kraju i 10 tygodni po ukończeniu II-ej klasy, w stoczniach okrętowych w Gdańsku i Gdyni.

Przy Liceum istnieje internat, dla wszystkich uczniów pozamiejscowych obowiązkowy. Ponieważ koszta utrzymania i mieszkania młodzieży nie mogą być przerzucone całkowicie na barki odradzającego się Państwa Polskiego, dlatego w internacie obowiązują opłaty, wysokość których uzależniona jest od postępów w nauce oraz pracowitości ucznia i od stopnia zamożności rodziców (opiekunów).

O przyjęcie do Liceum na pierwszy rok nauki może się ubiegać młodzież męska, mająca obywatelstwo polskie, w wieku conajmniej lat 16 a najwyżej 20, z ukończonym gimnazjum ogólnokształcącym lub szkołą równorzędną. Do zgłoszeń pisemnych winny być dołączone: a) świadectwo urodzenia — w odpisie; b) świadectwo ukończenia gimnazjum lub szkoły równorzędnej — w odpisie, lub tymczasowe zaświadczenie z odnośnej szkoły; c) własnoręcznie napisany życiorys kandydata; d) trzy fotografie o wymiarach 4×6 cm podpisane na odwrocie przez kandydata; e) pisemne oświadczenie jednego z rodziców (opiekunów), że poddają swego syna (wychowanka) postanowieniom regulaminu Liceum; f) dla kandydatów, którzy zgłaszają się nie bezpośrednio z innej szkoły, należy również dołączyć świadectwo nienagannego prowadzenia się, wystawione przez Władze Administracji Publicznej.

Niezależnie od przedłożonych świadectw, dla wszystkich kandydatów przeprowadzone zostaną egzaminy sprawdzające z języka polskiego, matematyki, fizyki i rysunków odręcznych, mające na celu ustalenie stopnia znajomości danego przedmiotu, a także rozwoju umysłowego kandydata. Z uwagi na ciężki charakter pracy w przemyśle okrętowym, kandydaci poddani zostaną badaniom lekarskim.

Dla kandydatów do Liceum zaleca się przejście „Korespondencyjnego Kursu Przygotowawczego", w zakresie spraw morskich, jaki prowadzony jest przez PCWM.

Zgłoszenia o przyjęcie do Liceum należy kierować listem poleconym (lub osobiście) do „Państwowego Liceum Budownictwa Okrętowego", Gdańsk — Wrzeszcz „Conradinum", w terminie do 14 czerwca. Kandydaci dopuszczeni do egzaminów sprawdzających otrzymają zawiadomienia pisemne w terminie do 5-go lipca, podające termin egzaminów sprawdzających, które odbędą się począwszy od 7-go lipca b. r. Po zdaniu egzaminu z wynikiem zadowalającym, kandydaci wracają do domu. Nauka rozpocznie się 15 września.

W czasie egzaminów sprawdzających kandydaci korzystać będą z mieszkania i wyżywienia w Internacie Liceum. Każdy kandydat zgłaszający się do egzaminu sprawdzającego zobowiązany jest przedłożyć w Sekretariacie Liceum dokumenty oryginalne, wymienione w pkt. a) oraz b), następnie dowód wpłacenia jednorazowej kwoty zł. 500.— na rzecz internatu licealnego, która nie podlega zwrotowi. Kwotę tę należy wpłacić na rachunek czekowy Nr. 1035 w B. G. K. Gdańsk, lub przekazem pocztowym na adres Liceum.

Również i Państwowe Liceum Budownictwa Okrętowego wysyła na żądanie prospekty zawierające szczegóły przyjęcia, wykaz wykładanych przedmiotów, program egzaminów, zestawienie wyprawy internatowej i t. p. Prospekty te można otrzymać w Sekretariacie Uczelni Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Piramowicza 1/2.

Po maturze licealnej:

Wielką popularnością wśród młodzieży cieszy się **WYŻSZA SZKOŁA HANDLU MORSKIEGO W GDYNI.** Stanowi ona trzyletnie wyższe studium specjalne i ma za zadanie przygotowanie sił fachowych z wyższym wykształceniem w zakresie znajomości zagadnień związanych z żeglugą i handlem morskim. W. S. H. M. kładzie w związku z tym główny nacisk na przedmioty prawno-ekonomiczne ze szczególnym uwzględnieniem teorii transportu, żeglugi, obrotu towarowego, handlu zagranicznego oraz daje podkład historyczny dla tych zagadnień, opierając studia na pierwszym i drugim roku na takich przedmiotach jak historia żeglugi i polityki morskiej, historia gospodarcza świata, historia doktryn ekonomicznych. Praktyki i bezpośredni kontakt z pracą w porcie oraz wymagane opanowanie dwu języków, w tym obowiązkowo angielski, zapewnia absolwentom należyte przygotowania do przyszłych stanowisk w dziedzinie handlu morskiego.

Warunki przyjęcia na I rok:

Od kandydatów wymaga się posiadania matury licealnej oraz znajomości dwu języków obcych z czterech wykładanych na W. S. H. M. (angielski, francuski, niemiecki i rosyjski), w tym angielski jako obowiązkowy. Przyjęcie kandydatów do W. S. H. M. uwarunkowane jest złożeniem egzaminu wstępnego składającego się z:

1) egzaminu pisemnego i ustnego z zakresu zagadnień morskich (w historycznym i geograficznym ujęciu)
2) egzaminu pisemnego i ustnego z dwu języków na poziomie licealnym (angielski obowiązkowy).

W razie większego napływu zgłoszeń, egzamin wstępny może przyjąć charakter egzaminu konkursowego. Po pomyślnym złożeniu tych egzaminów, kandydat staje się studentem Uczelni. Poprawek i odwołań od egzaminu nie uwzględnia się. Na drugi rok studiów przyjmuje się kandydatów, którzy wykażą się ukończonym pierwszym rokiem prawa, nauk ekonomiczno-politycznych, akademii handlowych tudzież innych obejmujących wymienione dziedziny szkół krajowych lub zagranicznych, posiadających prawa szkół akademickich. Warunkiem przyjęcia na drugi rok jest zdanie egzaminów wstępnych z dwóch języków obcych. Przedmioty nieobjęte poprzednimi studiami, a wykładane w W. S. H. M. należy złożyć w ciągu następnego roku akademickiego.

Podanie o przyjęcie należy składać w Sekretariacie W. S. H. M. od 15 VI. do 15. IX. Do podania należy dołączyć: 1) maturę, 2) metrykę, 3) własnoręcznie napisany życiorys, 4) świadectwo lojalności obywatelskiej, 5) trzy fotografie. Przybywający z innych Uczelni dołączają ponadto dowód odbytych studiów i świadectwo odejścia. Zgłoszeni przechodzą badania lekarskie i otrzymują świadectwo lekarskie.

Egzaminy wstępne odbędą się we wrześniu w gmachu Uczelni w Sopocie, Czerwonej Armii 101-105. Bliższe dane będą ogłoszone.

Bliższych informacji udziela Sekretariat, czynny od godz. 10—13 narazie w Gdyni, ul. Morska 79.

Ważne: Kandydaci do WSHM niech zwrócą uwagę na ogłoszenie umieszczone na str. 68 bieżącego numeru „Żeglarza"

Podobny zakres nauczania jak gdyńska WSHM posiada **AKADEMIA HANDLOWA W SZCZECINIE** będąca oddziałem Akademii Handlowej w Poznaniu. Aktualne dane dotyczące warunków przyjęcia na tę uczelnię podamy w jednym z następnych numerów „Żeglarza".

Warunki przyjęcia na Politechnikę Gdańską w roku akademickim 1947/48 — nie są jeszcze dostatecznie sprecyzowane i mogą ulec pewnym zmianom. Niemniej wiadomym jest, co następuje:

Na **WYDZIALE BUDOWY OKRĘTÓW POLITECHNIKI GDAŃSKIEJ** — kształcącym fachowców z wyższym wykształceniem w dziedzinie budownictwa okrętowego — ograniczona będzie dość znacznie ilość wolnych miejsc, których przewiduje się około 80 (w zeszłym roku około 130). Przy przyjmowaniu dużą rolę odgrywać będzie odbycie praktyki maszynowej czy też konstrukcyjnej. Jakość i długość odbytej praktyki wraz z wynikami egzaminu konkursowego będą decydowały o przyjęciu względnie odrzuceniu kandydata. Egzaminy konkursowe z fizyki, matematyki, polskiego i rys. odręcznego odbędą się prawdopodobnie ok. 15 września. Podanie na imię Rektora Politechniki Gdańskiej na ręce Dziekana Wydziału Budowy Okrętów — składać należy do 15 lipca b. r. Przy podaniach konieczne są następujące załączniki: świadectwo matury licealnej, świadectwo stosunku do służby wojskowej, świadectwo lojalności, 3 fotografie, własnoręcznie napisany życiorys oraz świadectwo z odbytej praktyki.

Aby wyczerpać omawianie wszystkich wyższych uczelni, kształcących fachowców w zawodach morskich, należy również wspomnieć o **INSTYTUCIE MEDYCYNY MORSKIEJ I TROPIKALNEJ**, Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Morska — powstałym ostatnio przy gdańskiej Akademii Lekarskiej. Instytut ten prowadzi 3—4 miesięczne kursy dla lekarzy, specjalizując ich jako lekarzy okrętowych i lekarzy portowych. Przewidywane jest uruchomienie 2—3 takich kursów rocznie. Naturalnie, gdy ktoś z maturzystów chce zostać lekarzem portowym czy okrętowym, musi wpierw ukończyć normalny wydział lekarski na którymś z uniwersytetów lub na Akademii Lekarskiej w Gdańsku.

Sztorm

(Dokończenie ze str. 62)

ki, do niedawna sięgające dziesięciu metrów, liżą swymi grzebieniami stopy marynarzy i szemrząc coraz ciszej — przepraszają. Przyznają się do winy. Proszą o przebaczenie. W sercach marynarzy panuje radość. Już nie myślą o „przeklętej marynarskiej doli". Znów zaczynają śpiewać hymny na cześć swojej odwagi, dzielności. A przecież każdy z nich był przed chwilą prochem, który mógł być zmyty przez najmniejszą falę.

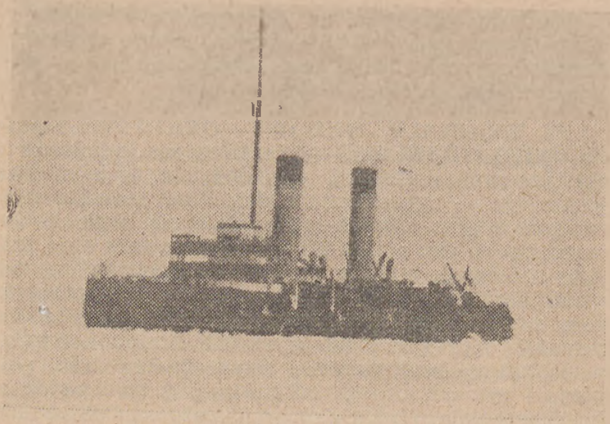
To jest przygoda. Nie każdemu jest dane ją przeżyć. Ja jednak marzę o niej.

I mam nadzieję, że marzenia lat młodzieńczych spełniają się bardzo często. Najciekawszym momentem w moim życiu będzie porównanie prawdziwej przygody z wytworem fantazji i marzeniami.

NA MORSKIM

NASZE PORTY I ŻEGLUGA

Ubiegły miesiąc był dla naszych portów okresem całkowitej niemal stagnacji. W styczniu obroty Gdyni i Gdańska (Szczecin był już nieczynny) wyniosły 541000 t., w lutym spadły do 142000 ton, a w marcu

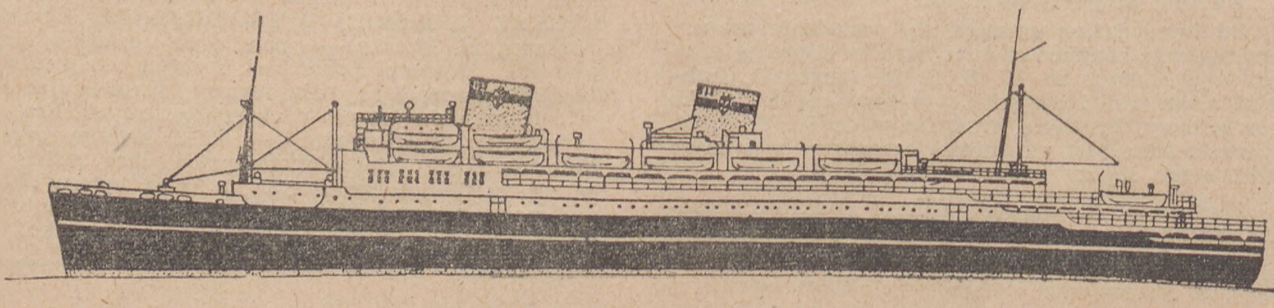


Radziecki lodołamacz „Jermak" na redzie w Gdyni

zmalały prawie do zera. Tylko jeden szwedzki prom kolejowy „Starke", posiadający wzmocnienia przeciwlodowe — utrzymywał nieprzerwaną komunikację ze światem, zawijając kilkakrotnie w ciągu marca do Gdyni i przywożąc towary oraz pasażerów. Ale i dla niego niektóre rejsy były nadzwyczaj trudne i niebezpieczne. Prócz „Starke" zawijał w marcu do naszych

ty, tak iż łączność z nami nie może być jeszcze nawiązana. Również cieśniny duńskie nie są jeszcze wolne od lodów i żaden statek nie może z zewnątrz wpłynąć na Bałtyk i odwrotnie. Poza tym pływające po morzu pola kry stwarzają niebezpieczeństwo dla żeglugi, tym bardziej, że kra się łatwo spiętrza, formując znacznej wielkości góry lodowe. Góra lodowa wysokości około 8 metrów i długości blisko 40 m. zjawiła się w nocy z 24 na 25 marca na redzie gdańskiej i utknęła tuż przy wejściu do portu, przy zachodnim falochronie. Na szczęście nie przeszkadza w żegludze. Sygnalizowane jest również pojawienie się podobnych gór lodowych w okolicach Świnoujścia. W dodatku na całym Bałtyku zostały w ciągu zimy zniesione znaki nawigacyjne i trzeba czekać na ich ponowne ustawienie przez służbę hydrograficzną.

Powyższe przeszkody opóźniają wznowienie ruchu statków na Bałtyku. Jak dotąd przybył do naszych portów jedynie radziecki statek „Kura", który wszedł do Gdyni dnia 28 marca. Dzień przed tym zawinął do Gdyni dawno oczekiwany ex-duński lodołamacz „Bryderen", zakupiony przez rząd polski do obsługi naszych portów. Niestety, na skutek niemożności wcześniejszego przybycia stał się on przysłowiową „musztardą po obiedzie". „Bryderen" jest to 47-mio letni staruszek o tonażu 436 BRT i mocy maszyn 1500 KM. Po zaopatrzeniu się w bunkier i po jednodniowej pracy w Gdyni „Bryderen" odpłynął do Szczecina, gdzie pozostanie na stałe. Ponieważ sytuacja lodowa na Zalewie i przed Świnoujściem nie jest jeszcze całkowicie wyklarowana, lodołamacz znacznie ułatwi przywrócenie normalnej nawigacji. Przez okres letni „Bryderen" będzie pracował w Szczecinie jako zwykły holownik, wraz z przebywającym tam już od

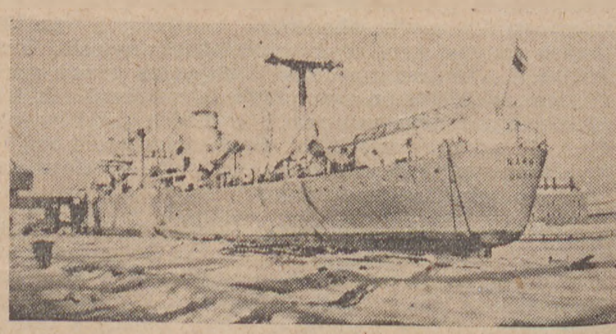


M/s „Batory"

portów jedynie duży radziecki lodołamacz „Jermak" (r. bud. 1898, 4955 BRT), jeden z nielicznych chyba statków na Bałtyku, który nic sobie z zimy nie robił, utrzymując stałą służbę na morzu i uwalniając uwięzione w lodach jednostki. „Jermak" był w ciągu marca po razie w Szczecinie i Gdańsku oraz dwukrotnie w Gdyni, biorąc bunkier i pomagając w łamaniu lodu. Pośród kilkunastu statków, które zostały w portach naszych zablokowane, znajdowało się również kilka polskich jednostek m. inn. statki: „Lechistan", „Stalowa Wola", „Narvik", „Wisła" i „Lida". Wszystkie one wyruszą w drogę jak tylko to będzie możliwe.

Pod koniec marca również i na Wybrzeżu nastała wiosna. Na całe szczęście! W tej chwili (31. III. 47) porty nasze są już całkowicie wolne od skuwających je lodów i oczekują na przybycie awizowanych statków. Awiza napływają licznie i prawdopodobnie już kwiecień będzie miesiącem wybitnie wzmożonego ruchu. Wśród sygnalizowanych statków jest również kilka polskich, m. inn. „Borysław" i „Bałtyk". Tymczasem jest jeszcze jedno „ale" — pomyślne dla nas wiatry zachodnie spędziły coprawda wszystką krę z polskich wód terytorialnych, ale skupiły ją zato przy brzegach szwedzkich i zablokowały położone tam por-

pół roku „Ursusem". Obydwa te statki stanowić będą zaczątek flotylli pływającej bazy holowniczo - ratowniczej, organizowanej przez GAL na wydzierżawio-



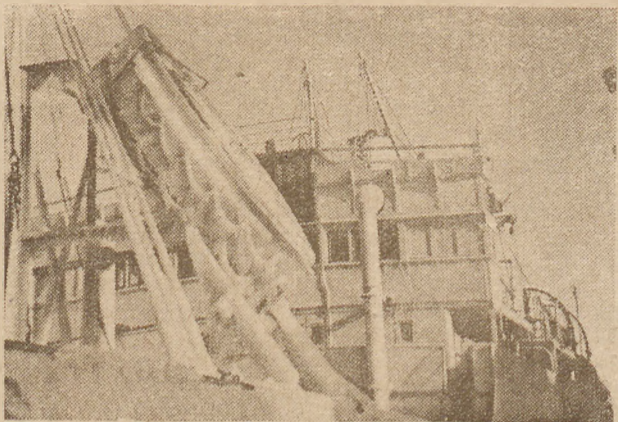
S/s „Narvik" w Gdyni

nych terenach nad Dolną Odrą. Baza ta walnie się przyczyni do unormowania pracy w porcie szczecińskim. Podobne znaczenie będzie miało przybycie do Szczecina pływającej stacji bunkrowej o poj. ok. 1000

HORYZONCIE

ton, zakupionej ostatnio w Holandii. Także Gdynia i Gdańsk otrzymają po jednej takiej stacji.

Pisaliśmy w lutowym numerze „Żeglarza", że nasz największy transatlantyk m/s „Batory" wyruszyć ma w końcu marca z Gdyni w swą inauguracyjną podróż do Ameryki Północnej. Niestety, przedłużanie się prac remontowych z jednej strony, a zablokowanie przez lód wejścia na Bałtyk — z drugiej, spowodowało, iż „Batory" aby dotrzymać terminów, wyruszy w swą pierwszą podróż z Southampton w dniu 5 kwietnia tj. w Wielką Sobotę. Do Southampton „B a t o r y" przypłynie bezpośrednio ze stoczni w Antwerpii, dokąd przybyła już z Polski drogą lotniczą i lądową cała załoga w liczbie 342 osób. Kapitanem „Batorego" jest kpt. ż. w. Jan Ćwikliński, wychowanek PSM. W Gdyni spodziewać się możemy naszego flagowego liniowca ok. 29 kwietnia. W następną podróż „Batory" wyruszy 5 maja i odtąd stale już będzie kursował na trasie Gdynia — Kopenhaga — Southampton — Nowy Jork.



Fragment mostku kapitańskiego na m/s „Stalowa Wola"

Jeśli chodzi o drugi nasz transatlantyk pasażerski — m/s „Sobieski", to remont jego zostanie prawdopodobnie ukończony w kwietniu lub początkach maja. Nie wiadomo tylko jeszcze jaką linię będzie obsługiwał, bo frekwencja na szlaku do Południowej Ameryki (na którym pływał przed wojną) nie jest obecnie zbyt duża. Krążyły wersje, że „Sobieski" ma być oddany na rok w obcy charter czyli wydzierżawiony zagranicznym armatorom — ale na szczęście GAL zdementował te pogłoski. Jest możliwość, iż „Sobieski" będzie razem z „Batorym" kursował do Północnej Ameryki.

Na posiedzeniu Rady Państwa, które odbyło się 27 marca w Warszawie — został zatwierdzony projekt Rządu wydzielenia z Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego resortu handlu zagranicznego i przydzielenia go do Ministerstwa Przemysłu. Powstałe w ten sposób osobne **Ministerstwo Żeglugi** będzie mogło z całą intensywnością i wyłącznością skupić swoją uwagę na zagadnieniach związanych z polską żeglugą i portami.

RYBOŁÓWSTWO

Okres całkowitego zastoju w rybołówstwie morskim przeciągnął się aż do końca drugiej dekady marca. Dopiero 21-go marca, korzystając z pomyślnych zachodnich wiatrów, które odpędziły zwały kry na otwarte morze — wyszły jako pierwsze na połów kutry stacjonowane na Helu. W jakiś czas później udało się rozpocząć połowy części gdyńskich kutrów, zimujących w pobliżu wyjścia z portu. Skolei utorowali sobie drogę na otwarte morze rybacy z Władysławowa a po nich przez wyrąbany kanał wydostała się z głębi basenu Prezydenta reszta kutrów gdyńskich. Równocześnie w miarę poprawy warunków atmosferycznych i sytuacji lodowej — poczęli wznawiać połowy rybacy z pozostałych miejscowości wybrzeża. Obecnie połowy odbywają się już w całej pełni. Wyniki ich, wskutek obfitości dorsza, są nadzwyczaj pomyślne i nierzadko kutry przywożą po kilkanaście ton ryby z jednego połowu. Wskutek tego dają się już zauważyć trudności w nasycaniu rynku świeżą rybą morską.

Jednym z najtrudniejszych zagadnień była w zeszłym roku w lecie, kwestia przechowywania i transportu złowionych ryb. Wobec kompletnego prawie braku urządzeń chłodniczych rozwiązanie tego problemu natrafiało na niedające się pokonać trudności. Aby tego uniknąć na przyszłość została zakupiona zagranicą znaczna partia urządzeń chłodniczych, w tym wyposażenie chłodnicze dla rozbudowanej ostatnio, wielkiej chłodni rybnej w Gdyni, 9 urządzeń dla mniejszych chłodni rybnych, które zostaną rozmieszczone w większych ośrodkach rybackich, dalej — 150 konserwatorów sklepowych oraz 22 wielkie transportery - chłodnie, do przewozu ryb.

Wyniki drugiego konkursu „Żeglarza"

Ogłoszony w 5—6 numerze „Żeglarza" konkurs na temat „Przygoda jaką chciałbym przeżyć na morzu" — wzbudził, podobnie jak i pierwszy konkurs duże zainteresowanie wśród naszych Czytelników. Niestety, tym razem poziom nadesłanych prac był niski. Zdarzyło się nawet kilka oczywistych plagiatów. Z 56 nadesłanych — sąd konkursowy zakwalifikował do oceny 10 prac, pomiędzy które zostały rozdzielone nagrody w następującej kolejności:

I-SZĄ NAGRODĘ w postaci książki J. Pertka „Wielkie dni małej floty" oraz książki Forestera „Bitwa o Maltę" — otrzymał ANDRZEJ SZCZEPANIAK z Gdyni. Pracę jego zatytułowaną „Sztorm" drukujemy na str. 62. Jest to jedyna praca z nadesłanych — uznana przez sąd konkursowy za znajdującą się na poziomie.

II-GA NAGRODA w postaci „Morskiego Przewodnika Rybackiego" oraz książki Fiedlera „Dziękuję Ci kapitanie" przypadła w udziale WIESŁAWOWI ANDRZEJEWSKIEMU z Łodzi, za pracę pod tytułem „Latający Holender XX-go wieku".

III-CIĄ NAGRODĘ — książkę Fiedlera „Dziękuję Ci kapitanie" otrzymał ANDRZEJ WILCZEWSKI z Poznania. Praca jego nosi tytuł „Jak sobie wyobrażam moją pierwszą przygodę na morzu".

MIEJSCA IV DO X oraz nagrody w postaci rocznej, bezpłatnej prenumeraty „Żeglarza" otrzymali kolejno: ZBIGNIEW PALESKI z Wrocławia, MIROSŁAW HANCZAK z Białegostoku, ANTONI MILCZYŃSKI z Łodzi, MARIAN RZUCIDŁO z Przybyszówki woj. Rzeszowskie, JERZY MILEWICZ z Lubartowa, ZENON PRZYMUSIŃSKI z Jarocina oraz WOJCIECH DOSTAL z Jeleniej Góry.

Nagrody książkowe rozesłane zostały pocztą, poza tym autorzy nagrodzonych prac otrzymali odpowiednie listowne zawiadomienia.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

Andrzej Stankiewicz — Kraków. Serdecznie Wam dziękujemy za „Szkwały", które w liczbie 16 otrzymaliśmy. Jako rewanż wysłaliśmy pod Waszym adresem książkę „Morski Przewodnik Rybacki" oraz zawiadamiamy Was iż została Wam przyznana bezpłatna roczna prenumerata „Żeglarza" od lipca b. r. do czerwca przyszłego roku. Serdecznie Was pozdrawiamy.

Jerzy Gaj — Leszno. 1) owszem tak, 2) nie potrzeba, 3) do Szkoły Morskiej Marynarki Handlowej — tak, wojennej — nie.

Ignacy Pawlaczyk — Sosnowiec. Poczekajcie cierpliwie — modele żaglowców będziemy umieszczać zaraz po wakacjach.

Zygmunt Stępień — Szczecin. Na wszystkie prawie pytania znajdziecie odpowiedź w bieżącym numerze „Żeglarza". Szkuner nazywa się „Zew Morza".

W. Strzyżewski — Sochaczew. Owszem, wszystkie poprzednie numery „Żeglarza" możecie otrzymać. W tym celu należy wpłacić kwotę zł. 78.— na konto PKO XI-160 z zaznaczeniem, że chodzi o nabycie 1—8 n-ru. M/s „Piłsudski" zatonął 22. XI. 1939 r., w pobliżu brytyjskiego portu Newcastle. Kursu teoretycznego na stopień sternika jachtowego żeglugi morskiej ani kursów wioślarskich „Żeglarz" nie będzie prowadził. Największym okrętem Polskiej Marynarki Wojennej w kraju jest okręt podwodny „Sęp" 1100/1460 ton. Oprócz niego mamy jeszcze dwa okręty podwodne „Ryś" i „Żbik" po 980/1250 ton. Trzecia jednostka tego typu „Wilk" przebywa dotąd wraz z resztą Floty w Anglii. Za życzenia dziękujemy.

S. Hawranek — Kraków. Turnus, na który pragniecie przyjechać do PCWM w lecie sami musicie sobie wybrać (patrz informacje o kursach pracy morskiej w poprzednim i bieżącym numerze „Żeglarza"). Statki pasażerskie zaliczamy do Floty Handlowej. Dziękujemy za życzenia.

Henryk Gonda — Pątnów k/Wielunia. Jest przyjęta zasada, że jednostki marynarki handlowej nazywamy statkami, natomiast jednostki marynarki wojennej — o k r ę t a m i. M/s „Piłsudski" zatonął w roku 1939, m/s „Batory" oraz „Sobieski" znajdują się w tej chwili na stoczniach w remoncie, s/s „Polonia" została jeszcze przed wojną sprzedana na złom. Ten sam los spotkał torpedowce „Podhalanin" i „Krakowiak". „Burza" znajduje się w Anglii. Dziękujemy za pozdrowienia.

Zbigniew Szczerba — Chyże, pt. Krosno n/O. Niestety, krótki wzrok uniemożliwia przyjęcie do Szkoły Jungów. Natomiast na letni kurs pracy morskiej przyjechać możecie. Dziękujemy za życzenia i pozdrowienia oraz przesyłamy wzajemne.

L. Pypłacz — Strzemieszyce. Niestety, planów budowy kajaków nie posiadamy. Zwróćcie się do Polskiego Związku Kajakowego w Bydgoszczy. Spróbujcie także napisać do konstruktora kajaków M. Plucińskiego, Gdynia, Stocznia Rybacka, ul. Waszyngtona.

Ryszard Jarzyna — Grodzisk Mazowiecki. Bardzo miły jest Wasz list. Program egzaminu do Szkoły Jungów nie został jeszcze opracowany. W czasie kursów pracy morskiej będziecie pływać prawdopodobnie tylko na szalupach i kutrze. Co do trzeciego pytania, to sądzimy, że raczej nie. Służba w Marynarce Handlowej nie uwalnia od wojska. Dziękujemy za pozdrowienia i przesyłamy wzajemne.

„Stęskniony Donek" — Częstochowa. Na kurs pracy morskiej PCWM możecie być przyjęci. Co do odpowiedniego dla Was zawodu to rozejrzycie się przyjechawszy do nas w lecie. Dziękujemy za życzenia.

Roztrzepany Czytelnik ze Szczecina. Owszem wyślemy Wam brakujący 2 (8) numer „Żeglarza" tylko podajcie Wasze nazwisko.

Ktoś z państw. gimn. w Pankowie pow. Nysa. Przysłaliście nam zadanie nr. 2 ale nie raczyliście umieścić Waszego nazwiska! Podajcie je czem prędzej!

Zbigniew Dżygadło — Nałęczów. Informacje o W. S. H. M. oraz o P. S. M. znajdziecie w bieżącym „Żeglarzu". Spływ trwać będzie około 2 tygodni.

Janusz Książki — Żnin. Litości Kolego! Przeczytajcie uważnie informacje o kursach pracy morskiej — toć tam wszystko „stoi" wyraźnie jak z przeproszeniem byk. Poco więc zadajecie niepotrzebne pytania? Co do łodzi dwuosobowej to niestety, planów budowy nie zamieścimy.

Ryszard Kozakiewicz — Ostrów Wlkp. Czy nie uważacie, że 12 pytań to nieco za dużo. I to takich jak np. „Jaka jest najczęściej pogoda w Gdyni?" Odpowiemy Wam tylko na najpoważniejsze: Port w Szczecinie nie został jeszcze całkowicie władzom polskim przekazany. Na artykuł nie reflektujemy.

W. Wiśniewski — Koluszki. Przeczytajcie uważnie bieżącego „Żeglarza" a przekonacie się, że kurs przygotowawczy oraz kurs pracy morskiej potrzebne są również kandydatom do P. S. M. A zatem nic straconego. Sądzimy, że do P. S. M. uda się Wam dostać — nie święci garnki lepią.

Marian ze Lwowa — Wrocław. Podobał nam się Wasz list. Flota Polska liczy więcej niż 27 statków. Nazwy ich znajdziecie w „Żeglarzu" tylko dobrze szukajcie. Traulery należą do floty rybackiej, a holowniki do jednostek pomocniczych. Pozdrowienia.

S. Ziżka — Warszawa. Niestety, nauki w gimnazjum nie da się połączyć z nauką w Szkole Jungów. Musicie wybrać albo jedno — albo drugie.

J. Pachlowski, St. Karcz i S-ka — Kęty. Owszem, spływ jest możliwy i sądzimy, że on Wam się wspaniale uda. Wybierzcie sobie tylko odpowiedni turnus, żebyście się nie spóźnili na kursy pracy morskiej. Z pracą na statku — gorzej, prawdopodobnie jej nie dostaniecie. Ale spróbować można. Jeżeli chcecie koniecznie zawiązać kółko kandydatów do PCWM, zwróćcie się o informacje do koła „Żeglarz" przy Państwowym Gimnazjum w Inowrocławiu. Koło to jest czymś podobnym do tego, co Wy chcecie zorganizować. Przesyłamy Wam serdeczne pozdrowienia.

W. Borowski — Gdańsk. Kursy pracy morskiej, prowadzone przez PCWM nic wspólnego z żeglarstwem sportowym nie mają.

Jerzy Grzesik — Gdańsk. Chcecie iść do P. S. M. a nawet czytać uważnie nie potraficie! Przejrzyjcie jeszcze raz informacje o kursach pracy morskiej a sami znajdziecie odpowiedź.

Treść numeru:

Rysunki: Z. Mulicki, E. Jankowski, S. Sierecki, S. Ziółkowski, A. Pluciński
Zdjęcia: F. Staszewski, Z. Kosycarz, J. Uklejewski, British Official.

Wydawca: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Dom Żeglarza. Konto PKO. XI-160
Redaguje: Komitet Redakcyjny Prenumerata kwartalna zł 30.— półroczna zł 60.—, W-03682